Laurentian Pilotage Authority

Canada

2002 Annual Report

Cover photo:

Reproduction of a photo illustrating the pilot boat A. Martin which is permanently based at the pilot station located at Les Escoumins, Quebec.

Head Office :
715, Victoria Square
6th Floor
Montréal, Quebec
H2Y 2H7

Telephone: (514) 283-6320
Telecopier: (514) 496-2409
Electronic mail: apl@apl.gc.ca

Catalogue number: TL1-2002
ISBN 0-662-67146-5

The present publication is printed in Canada on recycled paper.

TABLE OF CONTENTS

2. **Message from the CEO**

5. **Mission and Annual Review**

9. **Strategic Orientation**

12. **Economic Environment**

14. **Outlook for 2003**

16. **Economic Retrospective**

18. **Comparative Statement and Statistics**

19. **Safety and Marine Occurrences**

20. **The Authority**

21. **Directors and Officers**

22. **Financial Section**

Message from the CEO

To the Honourable David Collenette
PC, MP
Minister of Transport
TRANSPORT CANADA
Ottawa, Ontario
K1A ON7

Dear Minister:

I am pleased to present the Laurentian Pilotage Authority's Annual Report for the year ending December 31, 2002.

RESULTS: The number of assignments in 2002 totalled 19,149, compared with 18,655 in 2001, an increase of 2.6%. The average number of assignments over the last five years, ie, from 1998 to 2002, was 20,439.

In 2002, the Authority kept its administrative and operating expenses as low as possible. The Authority's revenues totalled $46,734,189, an increase of $5,619,466, resulting in a net surplus of $411,597 attributable in large part to a slight increase in marine traffic and tighter checks on administrative and operational costs.

TARIFFS: In May, the Board authorized publication of a 3.95% tariff increase for the year 2003 only. After this appeared in the *Canada Gazette*, users of the Authority's services filed notices of objection to the increase with the Canadian Transportation Agency. Hearings were held in Montreal in November, and a decision was rendered, without elaboration, granting a tariff increase of 2.5% rather than the 3.95% proposed.

Because of amendments made to the Pilotage Act in 1998, the Authority sought an Order in Council to ensure that the proposed 3.95% tariff increase would take effect on January 1, 2003. The government declined to pass this Order on the grounds that the Agency had already rendered its decision.

LABOUR RELATIONS: In the course of the year, the Authority negotiated and signed two collective agreements, one running for three years and ending in 2004 with the staff dispatchers, seamen and clerks, and the other running for four years until 2006 with the pilot boat officers and engineers. Negotiations with the Port of Montreal staff pilots are ongoing and are expected to be settled by arbitration early in the year.

As to service contracts with pilots, the Corporation les pilotes du Saint-Laurent central inc. rejected the 3% fee increase proposed for the final year of their contract expiring on June 30, 2003. Negotiations took place, but the Corporation's demands remained very high. Subsequently, arbitration sessions took place, and the Corporation reassessed its demands, though they still far outstripped the consumer price index.

The next arbitration sessions will take place early in 2003 and should be wrapped up by the end of March 2003.

Message from the CEO

REGULATIONS: The recommendations of the Patenaude report on the regulatory changes proposed by the Authority with respect to the outstanding pilotage issues from the Departmental review took effect in the fall of 2002. The effect of these changes is to modify procedures for pilotage examinations for certificate candidates, revision of the board of examiner, examination fees and various administrative arrangements. Section 4 on compulsory pilotage has been amended to apply gross tonnage rather than net tonnage as a criterion.

RISK MANAGEMENT STUDY: A service contract on compulsory pilotage for Canadian-registered ships in the waters served by the Authority was concluded in January 2002 between the Authority and D.D.H. Environment Ltd for a pilotage risk assessment study on the St. Lawrence and the Saguenay, as recommended by the Canadian Transportation Agency.

Since the report was not completed to users' satisfaction, the Authority has asked the firm to provide additional information before the recommendations are adopted.

IMPLEMENTATION OF A COMPUTER SYSTEM: A contract for implementation of an assignment/billing computer system was concluded last summer with Klein Systems Group Ltd. The contractor has to have a new computer system up and running by next spring.

NEW BOARD MEMBERS: During the year, the Board welcomed two new members, Gilles Champagne as Chairman, and Daniel Falaise, from Logistec Arrimage Inc, replacing Gilles Bélanger, who died suddenly last spring. In the course of the year, three Board members were reappointed, and on appointment of a Chairman by Order in Council, the outgoing Chairman accepted the post of Chief Executive Officer, with a three-year contract.

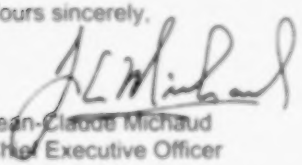
MODERNIZATION OF THE PROCESS TO OBTAIN A PILOTAGE CERTIFICATE: Throughout 2002, the steering committee on certification continued work on implementing the new training program for candidates seeking a certificate to pilot their own vessels in District 2. During the winter of 2002, the Quebec Marine Institute ran the first class in Phase 1 of the new training program (theoretical part of the *passage plan*, four weeks) to three masters employed by a Canadian ship operator. After the training, the masters returned to their vessels for the summer season to practise what they had learned.

The next step in the program will be the acquisition of a multi-purpose navigational simulator so that candidates can continue their training through the winter of 2003. For several months already, the Authority has been in discussions with Transport Canada to finalize an action plan that would see a simulator purchased and installed in Quebec City.

Message from the CEO

SAFETY: The Authority's primary objective, making navigation in the navigable waters under its supervision as safe as possible, has been achieved to a very high degree, a fact of which all stakeholder should be proud. An ongoing effort on everyone's part will be needed to maintain this high level of performance.

Yours sincerely,



Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer

Montreal, Canada
February 14, 2003

Mission and Annual Review

MANDATE

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service on the waters of the St Lawrence River between Les Escoumins and the north gate of the St Lambert Lock, on the Saguenay River and in Chaleur Bay. The Authority's mandate was set out in the 1972 Pilotage Act.

REGULATORY POWERS

Subject to the concurrence of the Governor in Council, the Authority regulates the establishment of compulsory pilotage districts, exemptions from compulsory pilotage, pilotage fees and classes of pilot licences and certificates issued. The Authority is required to charge fair and reasonable fees that will enable it to be financially self-sufficient. Tariff increases shall be published and authorized.

DESCRIPTION OF ACTIVITIES

To fulfil its mandate, the Authority has established three compulsory pilotage districts: one for the Port of Montreal, another for the navigable waters between Montreal and Quebec City and a third for the navigable waters between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. These districts represent a distance of 265 nautical miles from Les Escoumins to Montreal and another 70 nautical miles on the Saguenay.

The Authority has also adopted regulations governing the establishment, operation and management of pilotage services in the region's non-compulsory waters.

Pilotage services within the limits of the Port of Montreal are provided by pilots employed by the Authority. Services for navigable waters between Montreal and Les Escoumins, including the Saguenay River, are provided by pilots contracted from two corporations with which the Authority has entered into agreements.

The pilot assignment system operates 24 hours a day year round. A dispatching centre in Quebec City is in charge of assigning pilots for the district between Quebec City and Les Escoumins, including the Saguenay River. A centre in Montreal is in charge of the districts between Montreal and Quebec City. These centres are equipped with a standardized computer system.

Pilot boats transport pilots from shore to ship. The Authority owns and operates a pilot station in Les Escoumins, as well as pilot boats capable of serving ships throughout the year.

The Authority contracts out services at the following pilot stations to private companies: Quebec City, Trois Rivières, Sorel, Lanoraie and Montreal.

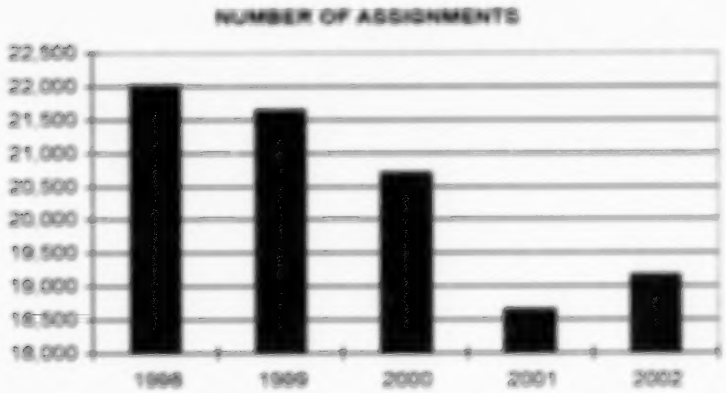
The Authority must co-ordinate its efforts, activities and management with a number of organizations, including the following: the Atlantic Pilotage Authority, to manage services in non-compulsory waters; the St Lawrence Seaway Authority, which operates the St Lambert Lock; the Canadian Coast Guard, which manages marine activities, navigational aids and dredging and icebreaking services; the Marine Traffic Services Centre; the various ports in the region; and the associations representing agents, owners and operators of Canadian and foreign ships.

The Authority has its head office in Montreal. The Board of Directors consists of seven members who are appointed by the Governor in Council. The position of Chief Executive Officer is full time, and the incumbent does not sit on the Board.

The management and administrative staff, dispatchers, boat crews and Port of Montreal pilots are permanent employees of the Authority and they number 53. There are approximately 186 contract pilots; their numbers vary, depending on marine traffic requirements. Each year, the Authority receives between 30 and 40 applications for pilot positions. Using a system based on experience and professional qualifications, the Authority draws up an annual recruiting list of future pilots. Most candidates are graduates of the *Institut maritime du Québec* in Rimouski. The Authority may also recruit graduates from similar institutions, such as the Canadian Coast Guard College in Sydney, Nova Scotia.

VOLUME OF ACTIVITY

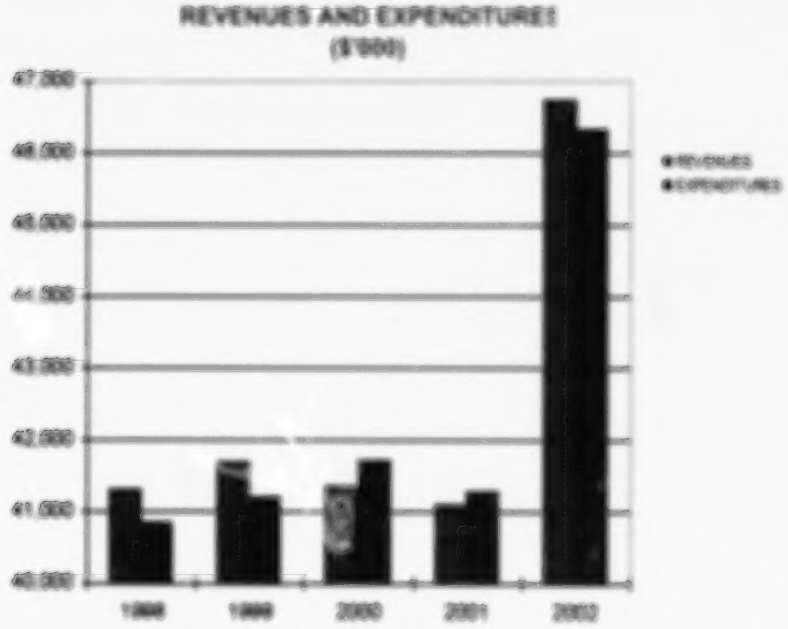
Revenues from pilotage fees and the cost of pilotage services are directly related to the number of pilot assignments and hours, and ship size and draught. The size and draught of ships plying the St. Lawrence River vary from year to year.



The number of ships navigating the St. Lawrence River directly affects the number of pilot assignments.

Revenues and expenses related to the pilot boats operated by the Authority and those under contract are also related to the number of services provided to ships. Administrative and dispatching centre expenses are relatively fixed, and the volume of marine traffic has little impact on them.

FINANCING



Over the years, the Authority has incurred losses and accumulated deficits. Our efforts to better manage revenues and expenses have proved productive and since 1998, we have reduced our bank loans.

Until 1995 the annual cash flow deficit was covered by parliamentary appropriations. Bill C-9, adopted in 1998, amended the Pilotage Act and prohibited the use of parliamentary appropriations. Consequently, in 1996 and 1997, the Authority covered cash flow deficits with bank loans to be repaid in the following years with revenues generated by its operations. As of December 31, 2002, these two loans had been fully repaid. The deficits for 2000 and 2001 were financed out of working capital and regular bank loans. During the normal course of its operations, the Authority uses a commercial line of credit of up to $2,100,000 as authorized by the Minister of Finance. A borrowing limit is also fixed by the government. This limit as been established at $4,214,000.

Both revenues and expenditures were up sharply in 2002. This is partly due to the accounting in 2002 of the impact of the settlement of a lawsuit covering the last five years.

The mortgage loan taken out in 1996 to finance the purchase of a pilot boat was renegotiated in 2001. The balance outstanding on this loan on December 31, 2002 stood at $1,674,423. The term of the loan runs until August 2008.

A seven-year leasing contract was negotiated for the use of a new pilot boat, which was put into service in the spring of 2001. At right is a photograph of the boat operating off Les Escoumins.

Strategic Orientation 2002

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
Achieve financial self-sufficiency	
- Change in revenues	- After the working committee was set up to review the tariff in order to simplify it and bring it into line with current pilotage operating conditions, new tariff regulations were published in 2000 that included increases of 4.2% in 2001 and 4.1% in 2002. Some users filed objections to the new tariff regulations with the Canadian Transportation Agency, but the Agency granted the Authority the increases sought; - Bill C-9 has not delivered the desired benefits in terms of financial self-sufficiency because the Government of Canada is unable to implement new tariffs after 30 days of publication, as stipulated in the Act. Tariffs therefore cannot be applied as planned, thus depriving the Authority of revenue; - A 2.6% increase in traffic had a positive impact on revenues; - In 2002, a new tariff regulation was published, proposing an increase of 3.95% effective January 1, 2003. Some users filed objections with the Canadian Transportation Agency, which recommended a tariff incorporating an increase of 2.5%.
- Effective cost management	- Debt servicing costs have fallen as a direct result of repayment of the loans taken out to cover the 1996 and 1997 deficits; - Labour contract negotiations with one the employee groups concluded in 2002, over a year after the contract had ended. Costs are higher than planned, largely because of an arbitration ruling on reappraisal of the duties of the employees concerned;

Strategic Orientation 2002

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
	- Renewal of the labour contract with the staff pilots, which expired on December 31, 2001, remains unsettled, and after fruitless negotiations, the parties have turned to an arbitrator; - There were negotiations in 2002 with one of the groups of contract pilots to establish the rate increases to take effect on July 1, 2002. The matter is now in the hands of an arbitrator, and a decision is expected by about March 15, 2003.
- Upgrading of management, administrative and operating methods	- A new assignment, billing and remuneration computer system was implemented in 2000 and was a source of many problems affecting overall efficiency, though it was stabilized in the second half of 2001. In 2003, this system will be replaced by one currently used by two other Canadian pilotage authorities.
Maximize pilotage system efficiency	
- Minimize the number of marine incidents	- In 2002, over 99% of assignments were incident-free; - In-service training for pilots continued. Courses on a simulator are available; - Incidents are investigated and reports are submitted to management for assessment and decision.
- Offer the best pilotage service and meet users' needs	- Consultations and extensive discussions were held with users on the quality and efficiency of services and the information provided.
- Replace fixed assets	- The Quebec City boarding facilities have been sold to the provider of the pilot boat service.

Strategic Orientation 2002

OBJECTIVES	ACHIEVEMENTS
Modernize the current system for issuing pilotage certificates	
- Implement a new training program	- The first phase of the new program is in place, and candidates have started their training.
- Purchase a simulator	- Jointly with the other interested parties, the Authority is co-ordinating an action plan to acquire a multi-purpose navigational simulator.
Follow up and implement Transport Canada recommendations	
- Assess pilotage requirements, associated conditions and risks arising from changes	- The various stakeholders decided to begin the task by conducting a study assessing the pilotage requirements of Canadian vessels. The study was conducted in 2002, and an information supplement will be produced in 2003 before the recommendations are adopted.

Economic Environment

The Authority provides services in a highly regulated monopolistic market. Under the Pilotage Act, ships meeting certain specifications that navigate the St Lawrence River between Les Escoumins and St Lambert must use the pilotage services of the Authority, the only organization authorized to provide these services in this region. Many elements of the Authority's monopolistic role create operating and management methods that differ from what one would find in a competitive market.

TARIFFS

To avoid abuses, legislators created procedures for establishing pilotage tariffs. When the Authority needs to change its tariffs, it must publish them in the *Canada Gazette*. Users then have a period of time in which to challenge them. The Canadian Transportation Agency, an independent body, evaluates the user's petition and then decides what type of investigation to conduct to resolve the dispute. The Authority is required under the Act to respect the decision rendered by the Canadian Transportation Agency. The lengthy process of implementing a new tariff sometimes results in lost revenue for the Authority.

In the event of an unfavourable decision by the Canadian Transportation Agency, the financial loss incurred as a result of the adverse judgment would have a direct impact on the Authority's revenues. The Authority would have to review its strategies and goals to maintain financial self-sufficiency.

PILOTS

Pilotage services are rendered by pilots belonging to pilot corporations with which the Authority negotiates contractual agreements. Only Port of Montreal pilots are Authority employees. Under the Act, pilots working in a given district are either contract pilots or pilots employed by the Authority.

Since pilotage services for each district are provided by a single group and because the Act precludes competition, the Authority must negotiate with pilot corporations, which are monopolies. Bill C-9, however, contains a provision for resolving differences arising during negotiations. Under this Bill, work stoppage of any kind is prohibited.

Costs related to pilotage contracts account for approximately 80% of the Authority's total costs. Consequently, contract negotiations have a direct impact on the Authority's financial management.

Economic Environment

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct impact on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER			
		2002	%
1st	quarter	3,471	18.1%
2nd	quarter	4,547	23.7%
3rd	quarter	5,036	26.3%
4th	quarter	6,105	31.9%

Because certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions
  Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.

- Value of the Canadian dollar
  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates
  These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transportation modes
  Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States
  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St Lawrence corridor.

Economic Environment

MARINE TRAFFIC

Marine traffic has a direct impact on the Authority's operations and financial performance. Traffic varies from month to month within a year. In the first quarter of the year, which covers the winter months, traffic and the number of assignments are minimal. The Port of Montreal is the terminus of navigation because the St Lawrence Seaway is closed to traffic. The fourth quarter is always the busiest.

NUMBER OF ASSIGNMENTS BY QUARTER			
		2002	%
1st	quarter	3,471	18.1%
2nd	quarter	4,547	23.7%
3rd	quarter	5,036	26.3%
4th	quarter	6,105	31.9%

Because certain expenses are fixed, changes in traffic volume are an important consideration in planning revenues to meet financial obligations.

The Authority has no control over traffic volume, which is affected by several factors, including:

- Weather conditions
  Variable summers and harsh winters affect costs and piloting activity.

- Value of the Canadian dollar
  Exchange rate fluctuations affect import and export levels and, by the same token, shipping.

- Inflation and interest rates
  These two economic factors have an impact on product prices and international trade, on which merchant shipping depends.

- Competition from other transportation modes
  Transport costs and speed are key factors for marine operators, and other modes of transportation are competitive in these respects.

- Competition from the United States
  Pilotage fees are only one of many costs incurred by carriers. East coast US ports compete fiercely with the St Lawrence corridor.

Outlook for 2003

During 2003, negotiation of pilotage contracts will absorb a great deal of time and effort. Much is at stake in these negotiations for the Authority's financial health, a subject of ongoing concern and a constant challenge.

Some of the recommendations issued by Transport Canada will be implemented in 2003, and a high level of safety will be maintained.

COMPUTER SYSTEM

The Authority has invested considerable effort and resources in maintaining its current computerized pilot assignment and pilotage services billing system. In order to continue providing quality service and improve service quality while reducing costs to the maximum, a new system will be set up in 2003. This system is already in use with two other Canadian pilotage authorities.

FINANCIAL SELF-SUFFICIENCY

The Authority expects to end 2003 with a slight surplus. However, continued vigilance is required because when decreases in traffic in the past few years, disbursements to acquire fixed assets and the two pending arbitration decisions (contracts with the Port of Montreal pilots and the Corporation les pilotes du Saint-Laurent central inc.) are taken into account, the Authority could end up with a cash flow deficit by the end of 2003, which would have to be financed by a bank loan.

A new tariff of pilotage fees incorporating a 2.5% increase took effect on January 1, 2003. Though the Authority had asked for a 3.95% increase, the Canadian Transportation Agency authorized only 2.5%, and this has resulted in a shortfall of $550,000. Increases for future years will be determined during the following months and in accordance with the procedures set out in the Act.

ADMINISTRATION AND OPERATIONS

In recent years, the Authority has managed its resources efficiently while maintaining the quality of its services and a high level of client satisfaction. The corporate plan will keep the Authority on the same course in order to preserve achievements to date and do even better. The turnover rate of permanent staff is negligible, which enables the Authority to retain their expertise.

The contract with the staff pilots working in the Port of Montreal expired on December 31, 2001. There were negotiations in 2001, and the process is continuing before an arbitrator. Negotiations and arbitration sessions on the contract with the Corporation les pilotes du Saint-Laurent central inc. have carried over from 2002 to 2003 to determine the percentage increase to be implemented as of July 1, 2002. The arbitrator's decision is expected on or about March 15, 2003.

Outlook for 2003

Contracts for pilotage services with les pilotes du Saint-Laurent central inc. and la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent expire on June 30 and December 31, respectively, in 2003. Negotiations for renewal of these contracts will therefore proceed during the year.

INTERNET

INTERNET	apl@apl.qc.ca
	The Authority has an Internet address so as to provide its clients with the best possible service. A Web site will become operational when the Authority has the financial resources for it; it will provide information for marine operators and the general public. www.pilotagestlaurent.gc.ca

Economic Retrospective

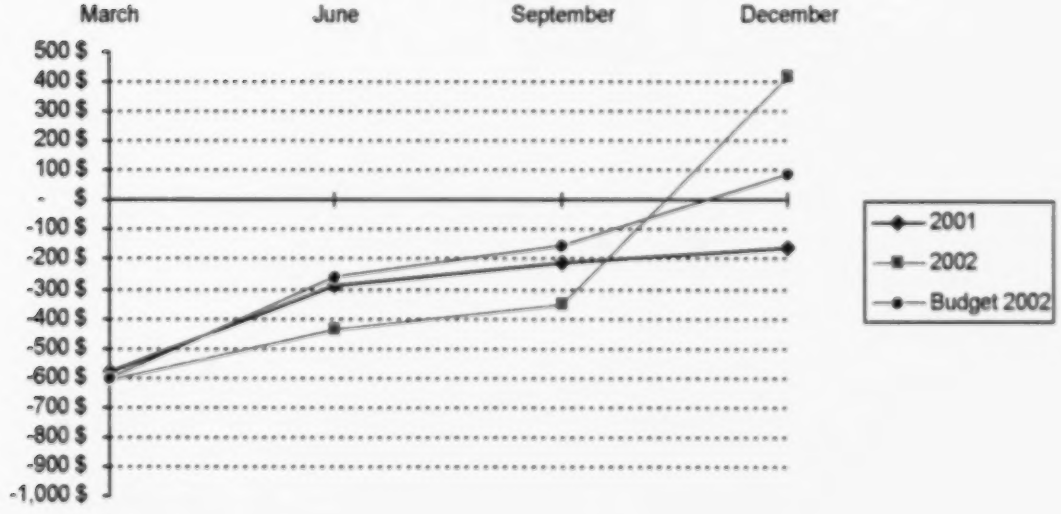
The following analysis has been provided to make the financial statements on the following pages easier to understand, explain year-to-year variations and relate figures to the budgets allocated for 2002.

FINANCIAL OVERVIEW

In the 2002 fiscal year, the Authority posted a net profit of $411,597, as opposed to 2001's net loss of $160,075, a favorable swing of $571,672. The 2002 budget had forecasted a net profit of $89,000. Efforts were made to boost revenues and reduce and/or cap expenditures. The 2002 results have enabled the Authority to achieve financial self-sufficiency, chiefly by deferring recruitment of apprentice pilots.

Outstanding bank loans were paid down, payments being drawn directly from the Authority's operating revenues. The loan to cover the 1996 deficit was fully paid off in 2002.

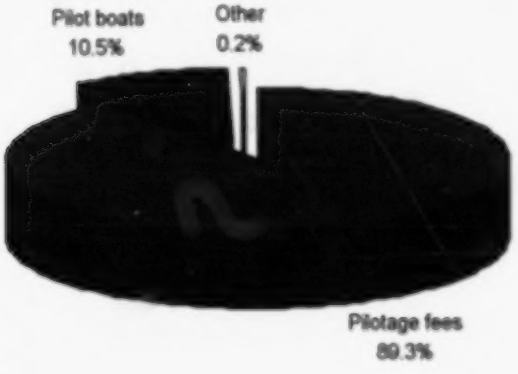
Comparative table of results as at December 31, 2002
($000)



Economic Retrospective

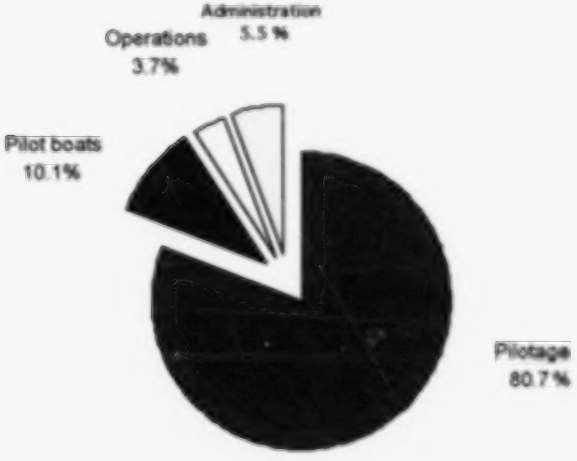
Revenues are derived chiefly from the fees charged for the services of pilots and pilot boats. A new pilotage tariff incorporating a 4.1% increase took effect on January 1, 2002. Marine traffic rose by 2.6% in 2002 from the previous year. Average ship dimensions and drafts were essentially the same as in 2001. Pursuant to a Federal Court ruling, around $2.0 millions was booked in 2002 for services rendered to certain vessels in the years 1998 to 2002. All these factors contributed to increase revenues by $5,619,466.

2002 REVENUES



Revenues from pilot boats are likewise influenced by traffic volume and user fee increases. These revenues cover the cost of the services offered by the Authority using its pilot boats, as well as what the Authority has to pay private companies for their services, plus the overhead associated with these services.

2002 EXPENDITURES



Most of the Authority's costs consist of pilot fees, salaries and benefits. Like revenues, these costs are directly affected by marine traffic volume, as well as by ship dimensions and drafts.

Administrative costs for 2002 include $200,000 for the first pilotage risk study.

Comparative Statement and Statistics

FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31 (in thousands of dollars)

	2002	2001	2000	1999	1998
Revenues					
Pilotage charges	**$41,747**	$36,379	$36,479	$36,814	$36,298
Pilot boats	**4,900**	4,691	4,675	4,833	4,932
Other	**87**	45	193	42	
TOTAL	**46,734**	41,115	41,347	41,689	41,311
Expenses					
Pilot's fees, salaries and benefits	**37,380**	32,973	33,741	33,566	33,086
Operating costs of pilot boats	**4,674**	4,377	4,392	4,285	4,479
Operation and administration	**4,268**	3,925	3,584	3,362	3,282
TOTAL	**46,322**	41,275	41,717	41,213	40,847
Net income (loss)	**$412**	$(160)	$(370)	$476	$464
Working capital	**$(1,829)**	$(2,243)	$(3,761)	$(1,202)	$(664)
Number of employees					
Officers	**3**	3	3	3	3
Administration	**11**	12	12	12	10
Dispatching	**18**	18	18	17	17
Boat crew	**12**	12	12	12	12
Employee pilots	**9**	9	8	8	8
Contract pilots (active certificates – person years)	**164**	168	165	168	166
Statistics					
Number of assignments	**19,149**	18,655	20,713	21,654	22,018
Number of marine occurrences*	**31**	22	26	22	29
Holders of marine pilotage certificates	**7**	7	7	7	6

*Compilation of all reported marine occurrences with or without damage.

Safety and Marine Occurrences

Navigation safety on the St Lawrence River is the primary objective of the Authority and its pilotage system, which must be efficient and economical and meet the needs of marine operators.

No major accidents caused by pilotage system deficiencies were reported in 2002. Some marine occurrences, such as collisions with wharves or other port equipment, were reported and recorded. There were occurrences on less than 1% of pilotage missions during the year. The competency of the pilots, the ongoing training program and the quality of equipment contributed to the marine safety effectiveness, quality and level of excellence, in which we take pride.

OCCURRENCE	2002	2001
Striking	3	0
Collision with embankment	0	0
Collision with port equipment	3	1
Collision with wharf	10	7
Collison with ship	0	2
Collision with bridge	1	2
Collision with buoy	0	2
Stranding	11	5
Other	3	0
Total	**31**	**22**

The Authority

The Laurentian Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act, Statutes of Canada 1970-71-72, Chapter 52.

The mandate of the Laurentian Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the Province of Quebec, north of the Northern entrance to the St Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay south of Cap d'Espoir.

To achieve these objectives, regulations have been established by the Authority mainly with respect to:

1) establishment of compulsory pilotage areas;

2) prescribing of ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;

3) prescribing of classes of pilotage licences and certificates that may be issued;

4) prescribing of tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage.

In addition, all regulations that are presently in effect are from time to time amended to adapt to new circumstances, taking into account the changes in the services to be provided.

The Laurentian Pilotage Authority is required to make regulations prescribing tariffs of pilotage charges which are fair and reasonable and consistent with providing a revenue sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Directors and Officers

Board of Directors

Gilles Champagne
Chairman of the Board
4th from left in photo

Jean-Louis Dufour
Pilot
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
1st from left in photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Director of Shipping
Groupe Desgagnés inc.
2nd from left in photo

Anne Carrier
President
Anne Carrier Architectes
3rd from left in photo

Gamal Fakirani
Director Market Development
Logistec Arrimage inc.
5th from left in photo

Gilles Denis
Pilot
Pilotes du St-Laurent central inc.
6th from left in photo

Clément Gaudreau
Lieutenant Colonel
retired
7th from left in photo

Corporate Secretariat and Officers

Jean-Claude Richard
Chief Executive Officer

Yvon Martel
Treasurer

Clément Deschênes
Director of Operations

Guy P. Major, LL.L
Corporate Secretary

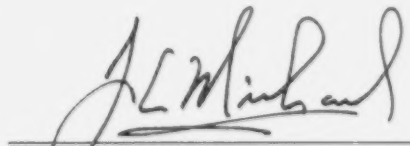
STATEMENT OF MANAGEMENT RESPONSIBILITY

The management of the Authority is responsible for the performance of the duties delegated to them by its Board of Directors. These include the preparation of the annual report and the production of its content, including the financial statements. The financial statements were prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles on a basis consistent with that of the preceding year, and include estimates based on management's experience and judgement.

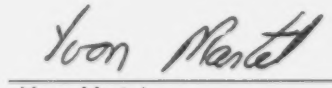
Management maintains books and records, financial and management control, information systems and management practices designed in such a manner as to provide reasonable assurance that: reliable and accurate financial information is produced on a timely basis; assets are safeguarded and controlled; transactions are in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and its regulations as well as the *Pilotage Act* and regulations and by-laws of the Authority and any directives given to it; resources are managed economically and efficiently, and that the operations of the corporation are carried out effectively.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control, and exercises this responsibility through the Audit Committee, composed of three directors who are not employees of the Authority. The Audit Committee discharges the responsibilities conferred upon it by the Board of Directors, and meets on a regular basis with management and the Auditor General of Canada, who has unrestricted access to the Committee.



Jean-Claude Michaud
Chief Executive Officer



Yvon Martel
Treasurer

Montreal, Quebec
February 14, 2003

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Laurentian Pilotage Authority as at December 31, 2002 and the statements of operations and deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2002 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Francine Deneault-Bissonnette

Francine Deneault-Bissonnette, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 14, 2003

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 2002

	2002	2001
Assets		
Current		
Accounts receivable	**$8,200,349**	$6,196,492
	8,200,349	6,196,492
Long term		
Trust account – contingency (Note 6 b)	**--**	916,897
Capital assets (Note 4)	**2,477,043**	2,685,863
	2,477,043	3,602,760
Total assets	**$10,677,392**	$9,799,252
Liabilities		
Current		
Bank indebtedness	**$1,849,596**	$1,246,609
Current portion of bank loans (Note 5)	**149,566**	432,000
Accounts payable	**8,029,788**	6,760,517
	10,028,950	8,439,126
Long term		
Liability relating to a contingency (Note 6 b)	**--**	916,897
Provision for employee termination benefits	**760,030**	817,005
Bank loans (Note 5)	**1,524,857**	1,674,266
	2,284,887	3,408,168
Total liabilities	**12,313,837**	11,847,294
Equity of Canada		
Contributed capital	**2,479,154**	2,479,154
Accumulated deficit	**(4,115,599)**	(4,527,196)
	(1,636,445)	(2,048,042)
Total liabilities and Equity of Canada	**$10,677,392**	$9,799,252

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Authority:

Chief Executive Officer
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Member
CLÉMENT GAUDREAU

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Deficit
for the year ended December 31, 2002

	2002	2001
Revenues		
Pilotage charges (Note 6 b)	**$46,647,184**	$41,069,115
Interest and other revenues	**87,005**	45,608
	46,734,189	41,114,723
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits (Note 6 b)	**37,379,637**	32,972,636
Operating costs of pilot boats (Note 5)	**4,674,311**	4,376,711
Staff salaries and benefits	**2,347,545**	2,302,056
Professional and special services	**979,892**	696,510
Rentals	**229,772**	228,791
Utilities, material and supplies	**120,364**	94,428
Transportation, travel and hospitality	**88,957**	106,228
Communications	**65,418**	68,493
Financing costs	**58,645**	123,153
Maintenance	**25,966**	42,784
Other	**352,085**	263,008
	46,322,592	41,274,798
Net profit (loss) for the year	**411,597**	(160,075)
Accumulated deficit, beginning of the year	**(4,527,196)**	(4,367,121)
Accumulated deficit, end of the year	**$(4,115,599)**	$(4,527,196)

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31, 2002

	2002	2001
Operating activities		
Net profit (loss) for the year	**$411,597**	$(160,075)
Non-cash items:		
Amortization	**476,737**	433,055
Decrease in the provision for employee termination benefits	**(56,975)**	(24,217)
	831,359	248,763
Decrease (increase) in accounts receivable	**(2,003,857)**	1,166,259
Increase (decrease) in accounts payable	**1,269,271**	(558,557)
	96,773	856,465
Investing activities		
Additions to capital assets	**(267,917)**	(113,290)
Financing activities		
Repayment of bank loans	**(431,843)**	(718,335)
Bank indebtedness		
Decrease (increase) for the year	**(602,987)**	24,840
Balance, beginning of the year	**(1,246,609)**	(1,271,449)
Balance, end of the year	**$(1,849,596)**	$(1,246,609)
Supplemental information		
Interest paid	**$166,924**	$246,201

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

LAURENTIAN PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 2002

1. Authority and activities

The Laurentian Pilotage Authority was established in 1972 under the *Pilotage Act*. Its objectives are to establish, operate, maintain and administer in the interests of safety an efficient pilotage service within certain designated Canadian waters in and around the Province of Quebec. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair and reasonable and assure a revenue which, together with any revenue from other sources, is sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining basis. In accordance with the new *Canada Marine Act* assented to on June 11, 1998 that modified the *Pilotage Act*, the Authority no longer has access to Parliamentary appropriations.

The Authority is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. The Authority is not an agent of Her Majesty and is exempt from income taxes.

2. Significant accounting policies

The financial statements of the Laurentian Pilotage Authority have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies used in the preparation of these financial statements are summarized below.

Capital assets

Capital assets obtained from Canada when the Authority was established were recorded at the then assigned values. Capital assets purchased subsequently by the Authority are recorded at cost.

Capital assets are amortized using the straight-line method, at rates based on the estimated useful lives of the assets.

The estimated useful lives for the major categories of capital assets for the purposes of calculating amortization are as follows:

Buildings	10 years and 20 years
Pilot boats	10 years and 15 years
Furniture and fixtures	10 years
Communications equipment	5 years
Computer equipment	3 years and 5 years
Boarding facilities	15 years and 20 years
Wharf improvements	15 years

Contributed capital

The values assigned to the capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net cost of capital assets financed from parliamentary appropriations are recorded as contributed capital.

Pension plan

Employees participate in the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Both employees and the Authority contribute to the cost of the Plan. This contribution represents the total pension obligation of the Authority. Contributions in respect of current service and of admissible past service are expensed when paid. The terms of payment of past service contributions are set by the applicable purchase conditions, generally over the number of years of service remaining prior to retirement. The Authority's current year's pension expense is $413,899 ($371,674 in 2001). The employee contribution is $156,335 ($145,116 in 2001).

The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Others employees future benefits

The Authority is required to recognize certain non-pension post-employment benefits over the periods which employees rendered services to the Authority. Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees.

Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Fair values of financial instruments

The transactions related to accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of each of these accounts approximate their fair value because of their short-term maturity. There is no concentration of accounts receivable with any customer and, consequently, the credit risk is low.

On December 31, 2002, the fair value of the bank loans is estimated at $1,756,082 ($2,136,723 on December 31, 2001) while the book value is $1,674,423 ($2,106,266 on December 31, 2001). This estimate is based on the future principal repayments discounted at current interest rates for similar loans.

4. Capital assets

	2002			2001		
	Cost	Accumulated amortization	Net	Cost	Accumulated amortization	Net
Land	**$9,300**	**$--**	**$9,300**	$9,300	$--	$9,300
Buildings	**128,852**	**55,231**	**73,621**	127,394	49,249	78,145
Pilot Boats	**2,990,196**	**1,646,962**	**1,343,234**	2,990,196	1,483,190	1,507,006
Furniture and fixtures	**170,480**	**134,964**	**35,516**	155,214	128,364	26,850
Communications equipment	**65,489**	**47,939**	**17,550**	111,739	85,320	26,419
Computer equipment	**1,175,568**	**631,344**	**544,224**	931,724	469,877	461,847
Boarding facilities	**91,285**	**91,285**	**--**	303,344	245,445	57,899
Wharf improvements	**1,090,318**	**636,720**	**453,598**	1,090,318	571,921	518,397
	$5,721,488	**$3,244,445**	**$2,477,043**	$5,719,229	$3,033,366	$2,685,863

Amortization for the year is $476,737 ($433,055 in 2001).

5. Bank Loans

	2002	2001
Loan to finance the acquisition of a pilot boat matures in 2008 and bears interest at a rate of 6.54%. The capital repayments are calculated based on an amortization period of 10 years, guaranteed by a first maritime mortgage on a pilot boat with a net book value of $1,279,293.	**$1,674,423**	$1,814,419
Loan to finance the cash deficit of the year 1996 matures in 2002 and bears interest at a rate of 7.10%.	**--**	291,847
	1,674,423	2,106,266
Less : current portion	**149,566**	432,000
	$1,524,857	$1,674,266

As at December 31, the capital repayments of these loans for the following years are as follows :

2002	**--**	432,000
2003	**149,566**	149,409
2004	**159,478**	159,478
2005	**170,227**	170,227
2006	**181,699**	181,699
2007 and 2008	**1,013,453**	1,013,453
	$1,674,423	$2,106,266

Interest expense in the amount of $113,183 ($132,584 in 2001) related to the bank loan to finance a pilot boat is recorded in the item " Operating costs of pilot boats ".

6. Contingencies

a) In connection with its operations, the Authority is the claimant or defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

b) For one of these claims, one provider of the pilotage services contested the application of the pilotage regulations with respect to double pilotage for certain types of ships. The claim for pilot fees extended over the last five years. In 2002, the Federal Court rendered a decision in favour of the service provider. As a result, the Authority received in 2002 revenues in the order of $1,991,000 and paid expenses in the order of $1,978,000 and removed from its balance sheet the trust account and the liability relating to last year's contingency.

c) In a new claim, the Authority recently remitted a claim to one of its clients for pilotage charges in accordance with section 44 of the *Pilotage Act*. A ship subject to compulsory pilotage was proceeding without being under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate. On one hand, the Authority is claiming pilotage revenues in the order of $1,600,000 (excluding taxes) over a period of 15 years. This claim could possibly be reduced to $400,000 should the Court decide that the prescription period is three years. On the other hand, as stipulated in the service contracts, the service providers can claim pilot fees from the Authority in such instances. However, there is uncertainty as to the amounts they could claim from the Authority. The final outcome of this claim cannot be determined at this time. It is the opinion of management that it will not result in any material liabilities to the Authority. The impact on pilotage charges and on pilot fees will be recorded in the year where the situation will be resolved.

7. Commitments

The future minimum payment commitments under an operating lease related to the rental of premises are as follows:

2003	$185,251
2004	30,875
	$216,126

During the year 2000, the Authority signed a contract for the lease of a pilot boat that was delivered in the spring of 2001. The lease contract has a seven-year term from May 2001 to April 2008. Monthly payments are of $29,121. The future minimum payments under this contract are as follows:

2003	$349,455
2004	349,455
2005	349,455
2006	349,455
2007 and 2008	$465,940
	$1,863,760

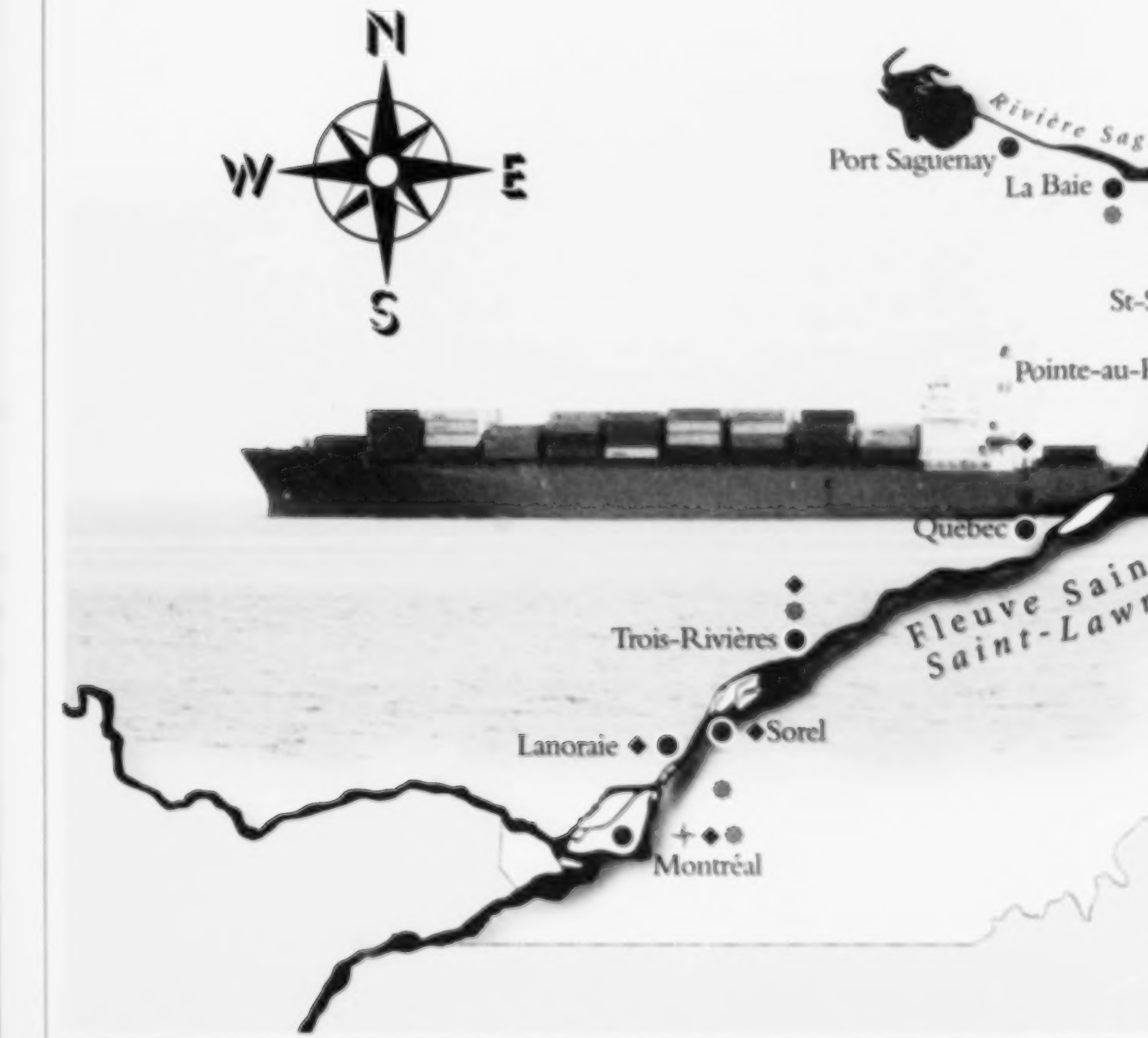
8. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

Limites géographiques des a
Geographical limits of activi



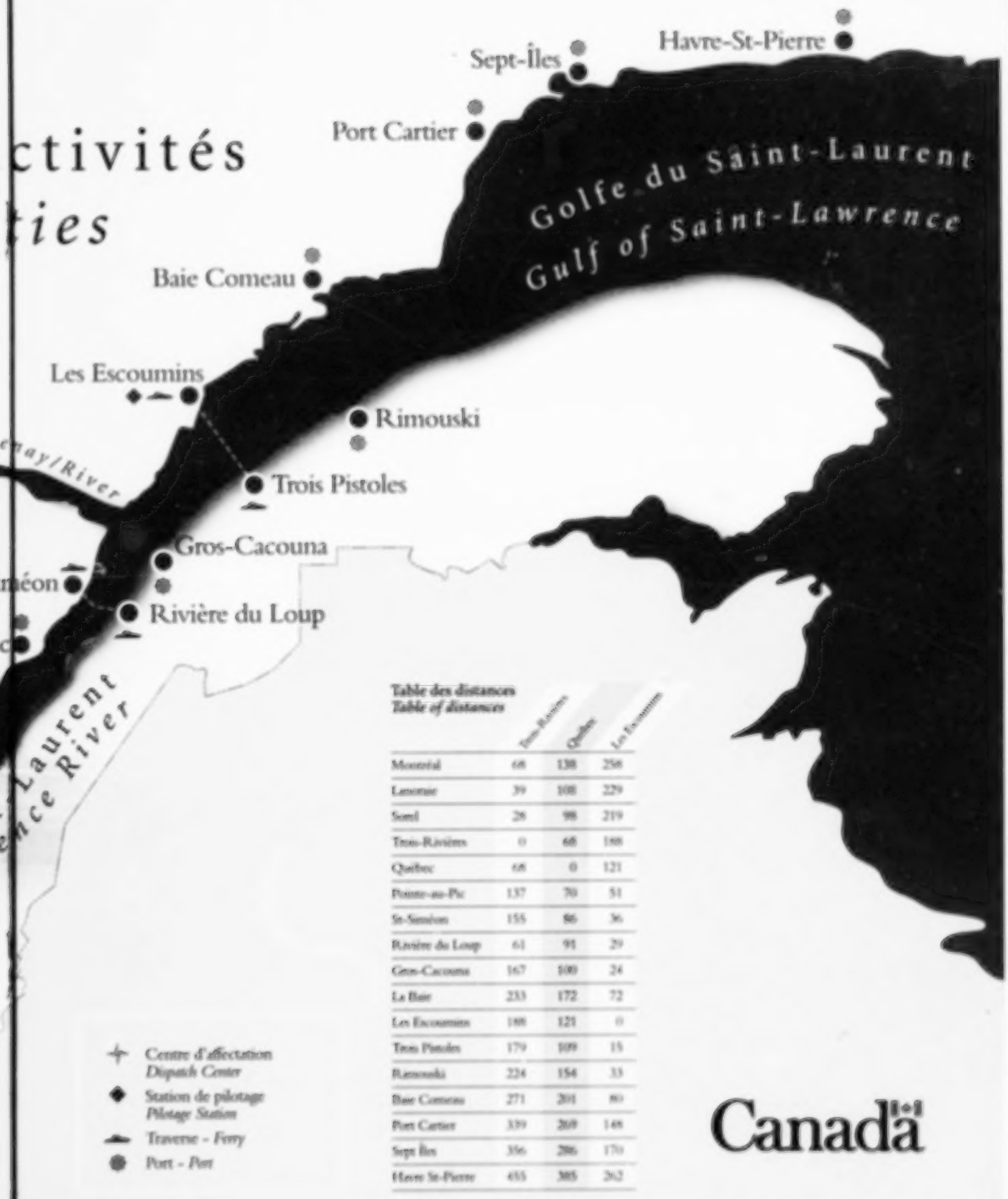


Table des distances
Table of distances

	Trois-Rivières	Québec	Les Escoumins
Montréal	68	138	256
Lauzon	39	108	229
Sorel	28	98	219
Trois-Rivières	0	68	188
Québec	68	0	121
Pointe-au-Pic	137	70	51
St-Siméon	155	86	36
Rivière du Loup	61	91	29
Gros-Cacouna	167	100	24
La Baie	233	172	72
Les Escoumins	188	121	0
Trois Pistoles	179	109	15
Rimouski	224	154	33
Baie Comeau	271	201	80
Port Cartier	339	269	148
Sept Îles	356	286	170
Havre St-Pierre	455	385	262

Administration de pilotage des Laurentides

Laurentian Pilotage Authority

Limites géographiques des a

Geographical limits of activi

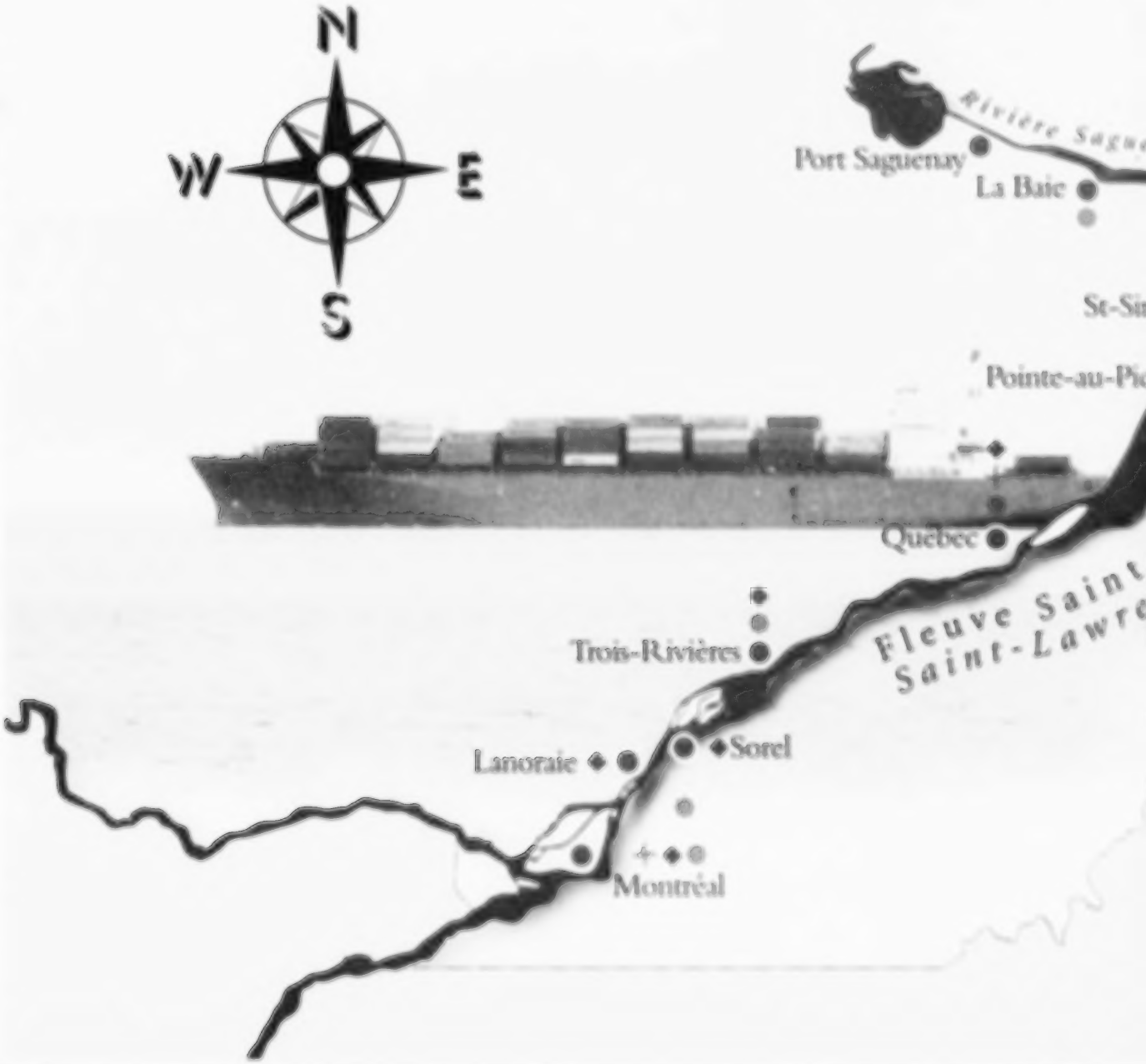


Table des distances
Table of distances

	Trois-Rivières	Québec	Les Escoumins
Montréal	60	150	290
Lanaudière	30	108	229
Sorel	28	98	219
Trois-Rivières	0	68	160
Québec	68	0	121
Pointe-au-Pic	137	70	51
St-Siméon	155	86	36
Rivière du Loup	61	91	29
Gros-Cacouna	167	100	24
La Baie	233	172	72
Les Escoumins	190	121	0
Trois-Pistoles	171	109	15
Rimouski	224	154	33
Baie-Comeau	271	201	80
Port-Cartier	339	269	148
Sept-Îles	356	286	171
Havre-St-Pierre	450	380	262

- *Centre d'allocation / Dispatch Center*
- *Station de pilotage / Pilotage Station*
- *Traverse - Ferry*
- *Port - Port*

Canada

Administration de pilotage des Laurentides

Canada

Rapport annuel 2002

Illustration de la couverture :

Reproduction tirée d'une photo illustrant le bateau-pilote A. Martin. Les services de ce bateau sont utilisés à la station de pilotage située à Les Escoumins (Québec).

Siège social :
715, square Victoria
6e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Téléphone : (514) 283-6320
Télécopieur : (514) 496-2409
Courrier électronique : apl@apl.gc.ca

No de catalogue : TL1-2002
ISBN 0-662-67146-5

La présente publication est imprimée au Canada sur du papier recyclé.

TABLE DES MATIÈRES

2. **Message du premier dirigeant**

5. **Mission et revue de l'année**

9. **Orientation stratégique**

12. **Environnement économique**

14. **Perspective 2003**

16. **Rétrospective économique**

18. **État comparatif et statistiques**

19. **La sécurité et les événements maritimes**

20. **L'Administration**

21. **Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction**

22. **Section financière**

Message du premier dirigeant

L'Honorable David Collenette
C.P. Député
Ministre des Transports
TRANSPORTS CANADA
Ottawa (Ontario)
K1A ON7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport annuel de l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2002.

RÉSULTAT : Le nombre d'affectations pour l'année 2002 a atteint 19 149 comparativement à 18 655 pour l'année 2001, soit une augmentation de 2, 6 %. La moyenne des affectations pour les cinq dernières années, soit de 1998 à 2002 a été de 20 439.

En 2002, l'Administration a maintenu ses dépenses administratives et d'exploitation au plus bas niveau possible. Les revenus de l'Administration ont été de 46 734 189 $, soit une augmentation de 5 619 466 $ résultant en un surplus net de 411 597 $ attribuable en grande partie à une légère augmentation du trafic maritime et d'un contrôle plus serré des dépenses administratives et opérationnelles.

TARIFICATION : Le conseil d'administration autorisait en mai dernier la publication d'une augmentation tarifaire de 3,95 % pour l'année 2003 seulement. Suite à la publication dans la Gazette du Canada, des avis d'opposition à l'augmentation tarifaire furent déposés auprès de l'Office des transports du Canada par les usagers du service de pilotage. Des auditions eurent lieu à Montréal en novembre et une décision non motivée fut rendue, accordant une augmentation des tarifs de 2,5 % au lieu de 3,95 % tel que demandé.

En raison des modifications apportées à la Loi sur le pilotage en 1998, l'Administration a tenté d'obtenir un décret, aux fins d'assurer la mise en application au 1er janvier 2003, d'une proposition tarifaire (3,95 %). Ce décret ne fut pas accordé par le gouvernement, en raison du fait que la décision de l'Office a précédé l'obtention du décret.

RELATIONS DE TRAVAIL: Au cours de l'année, l'Administration a négocié et signé deux conventions collectives; une d'une durée de 3 ans se terminant en 2004 avec les employés répartiteurs, matelots et commis de bureau et une deuxième avec les employés capitaines et mécaniciens sur les bateaux-pilotes pour une durée de 4 ans se terminant en 2006. Pour ce qui est des employés pilotes du port de Montréal, les négociations se poursuivent et devront se régler en arbitrage au début de l'année.

Au niveau des contrats de service avec les pilotes, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central inc. dénonça l'augmentation des honoraires prévue à 3 % pour la dernière année du contrat se terminant le 30 juin 2003. Des séances de négociations eurent lieu, alors que les demandes de la Corporation sont demeurées très élevées. Par la suite, des séances d'arbitrage eurent lieu, alors que

la Corporation réévalua ses demandes, lesquelles demeurèrent nettement supérieures à l'indice des prix à la consommation.

Les prochaines séances d'arbitrage auront lieu en début d'année 2003 et devraient se terminer avant la fin de mars 2003.

RÉGLEMENTATION : Suite au rapport Patenaude traitant des diverses modifications réglementaires proposées par l'Administration en rapport avec les conclusions de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens, les modifications sont entrées en vigueur à l'automne 2002. Ces modifications ont eu pour but de modifier les modalités des examens au pilotage pour les candidats au certificat, la révision du jury d'examen, les droits à payer pour les examens et diverses modifications administratives. L'article 4 concernant l'assujettissement des navires au pilotage obligatoire a été modifié en adoptant le critère de la jauge brute en remplacement de la jauge nette.

ÉTUDE DE GESTION DES RISQUES: Un contrat de service ayant trait à l'assujettissement au pilotage obligatoire des navires immatriculés au Canada dans les circonscriptions de l'Administration a été conclu en janvier 2002 entre l'Administration et la firme D.D.H. Environnement ltée, aux fins de mener une étude sur l'évaluation des risques en matière de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent, y compris la rivière Saguenay, faisant suite et en raison des recommandations de l'Office des transports du Canada.

Le rapport n'ayant pas été complété à la satisfaction des usagers, l'Administration a demandé à la firme de produire un supplément d'informations avant d'adopter ses recommandations.

IMPLANTATION D'UN SYSTÈME INFORMATIQUE : Un contrat pour l'installation d'un service informatique affectation/facturation est intervenu au cours de l'été dernier avec la société Klein Systems Group Ltd. L'entrepreneur doit mettre en place un nouveau système informatique pour être en opération au printemps prochain.

NOUVEAUX MEMBRES DU CONSEIL : Au cours de l'exercice, le conseil a accueilli 2 nouveaux membres: monsieur Gilles Champagne en qualité de président du conseil d'administration et monsieur Daniel Falaise de la compagnie Logistec Arrimage inc. en remplacement de monsieur Gilles Bélanger décédé subitement le printemps dernier. Au cours de l'année, trois des membres du conseil d'administration ont vu leur mandat renouvelé, et à la suite de la nomination par le gouverneur en conseil d'un président du conseil d'administration, le président sortant a accepté le poste de premier dirigeant et un contrat d'emploi pour une période de trois ans.

MODERNISATION DU PROCESSUS D'OBTENTION D'UN CERTIFICAT DE PILOTAGE : Les membres du comité directeur sur la certification ont continué, au cours de l'année 2002, à mettre en place le nouveau programme de formation pour les candidats intéressés à obtenir un certificat les autorisant à effectuer le pilotage de leur navire dans la circonscription numéro 2. Au cours de l'hiver 2002, l'Institut maritime du Québec a dispensé, pour la première fois, la phase 1 du nouveau programme de formation (partie théorique du plan de passage, 4 semaines) à trois capitaines à l'emploi d'un armateur canadien. Suite à la formation reçue, les capitaines sont retournés sur leur

Message du premier dirigeant

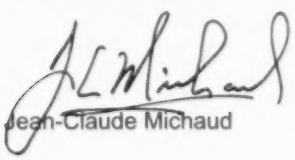
navire durant la période estivale afin de mettre en pratique les notions acquises.

La prochaine étape du programme consiste à acquérir un simulateur de navigation multifonctionnel afin de permettre à ces candidats de poursuivre et de compléter leur formation au cours de l'hiver 2003. L'Administration est déjà, depuis plusieurs mois, en pourparlers avec Transports Canada, afin de finaliser un plan d'action permettant l'acquisition et la mise en place d'un simulateur à Québec.

SÉCURITÉ : L'objectif premier de l'Administration, soit de rendre la navigation dans les eaux navigables qu'elle supervise des plus sécuritaires, a été maintenu à un niveau très élevé, ce dont tous les intervenants se doivent d'être fiers. Des efforts continus seront nécessaires de la part de tous afin de maintenir ce haut niveau de performance.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Le premier dirigeant,



Jean-Claude Michaud

Montréal (Canada)
Le 14 février 2003

Mission et revue de l'année

MANDAT

L'Administration de pilotage des Laurentides a pour mandat d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et l'entrée nord des écluses de Saint-Lambert et dans les eaux de la rivière Saguenay et de la baie des Chaleurs. Ce mandat lui a été confié en vertu de la Loi sur le pilotage en 1972.

POUVOIRS RÉGLEMENTAIRES

Avec l'accord du gouverneur en conseil, l'Administration réglemente l'établissement des zones de pilotage obligatoire, les conditions d'exemption du pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage et les catégories de brevets et de certificats de pilotage pouvant être délivrés. L'Administration est tenue de fixer des tarifs équitables et raisonnables qui lui permettent d'être financièrement autonome. Les augmentations de tarifs doivent être publiées et autorisées.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

Afin de pouvoir satisfaire aux exigences de son mandat, l'Administration a établi trois circonscriptions de pilotage obligatoire, soit une circonscription pour le port de Montréal, une circonscription pour les eaux navigables entre Montréal et Québec, et une circonscription pour les eaux navigables entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay. Ces circonscriptions de pilotage couvrent une distance de 265 milles nautiques entre Montréal et Les Escoumins ainsi qu'une distance de 70 milles nautiques pour la rivière Saguenay.

L'Administration a aussi établi des règlements concernant l'établissement, le fonctionnement et la gestion des services de pilotage dans les eaux non obligatoires de sa région.

Les services de pilotage offerts dans le port de Montréal sont fournis aux navires par des pilotes employés de l'Administration qui effectuent des déplacements dans les limites du port. Les services offerts dans les eaux navigables entre Montréal et Les Escoumins incluant la rivière Saguenay sont rendus par des pilotes entrepreneurs regroupés en deux corporations distinctes avec lesquelles l'Administration a conclu des ententes.

Le système d'affectation des pilotes exerce ses activités 24 heures par jour à l'année longue. Un centre d'affectation, situé à Québec, est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent la circonscription située entre Québec et les Escoumins incluant la rivière Saguenay. Un autre centre situé à Montréal est responsable de l'affectation des pilotes qui desservent les circonscriptions situées entre Montréal et Québec. Ces centres sont dotés d'un système informatique uniformisé.

Mission et revue de l'année

Des bateaux-pilotes sont utilisés afin de transborder les pilotes de la terre aux navires. L'Administration possède et maintient à Les Escoumins une station d'embarquement ainsi que des bateaux-pilotes capables d'offrir un service de transbordement à longueur d'année.

Quant aux autres stations de transbordement, c'est-à-dire Québec, Trois-Rivières, Sorel, Lanoraie et Montréal, ces services sont offerts par des sociétés privées avec lesquelles l'Administration contracte.

L'Administration doit coordonner ses efforts, ses activités et sa gestion avec un certain nombre d'organismes, dont : l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la gestion des services dans les eaux non obligatoires, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent qui exploite l'écluse de Saint-Lambert, la Garde côtière canadienne qui administre les activités maritimes, aides à la navigation, dragage, brise-glaces, le Centre de régulation maritime, les différents ports de la région, les associations d'armateurs qui représentent les agents, les propriétaires et les opérateurs de navires canadiens ou étrangers.

Mission et revue de l'année

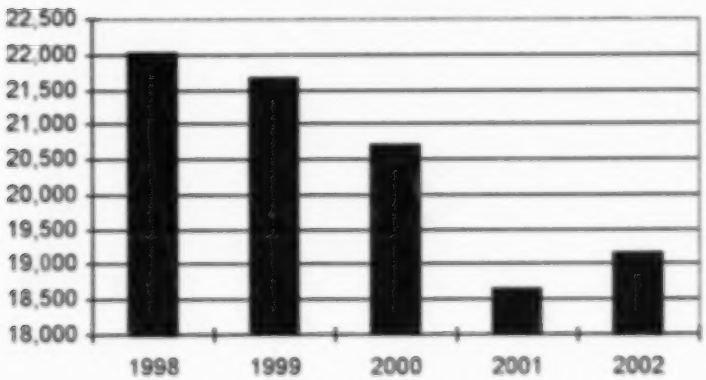
La gestion de la société est centralisée au siège social de Montréal. Le conseil d'administration se compose de sept membres nommés par le gouverneur en conseil. Le premier dirigeant occupe un poste à temps plein et n'est pas un membre du conseil d'administration.

Le personnel de la direction et administratif, les répartiteurs, les employés de navires ainsi que les pilotes de la circonscription du port de Montréal sont des employés permaments de l'Administration et sont au nombre de 53. Les pilotes à contrat sont environ 186 et leur nombre varie selon les besoins du trafic maritime. L'Administration reçoit annuellement entre 30 et 40 candidatures pour occuper les fonctions de pilotes. À cet égard, l'Administration, par un système basé sur l'expérience et les qualifications professionnelles, établit une liste annuelle pour le recrutement des futurs pilotes. Les candidats ont, pour la plupart, suivi leur formation à l'Institut maritime de Rimouski. De plus, l'Administration peut recourir à d'autres finissants de centre de formation équivalent tel que l'Institut de formation de la Garde côtière de Sydney, Nouvelle-Écosse.

VOLUME D'ACTIVITÉS

Les revenus tirés des droits de pilotage et le coût des services de pilotage sont directement reliés au nombre d'affectations, aux dimensions des navires, aux heures de pilotage ainsi qu'aux tirants d'eau des navires. Les navires empruntant le Saint-Laurent n'ont pas les mêmes dimensions et tirant d'eau d'une année à l'autre.

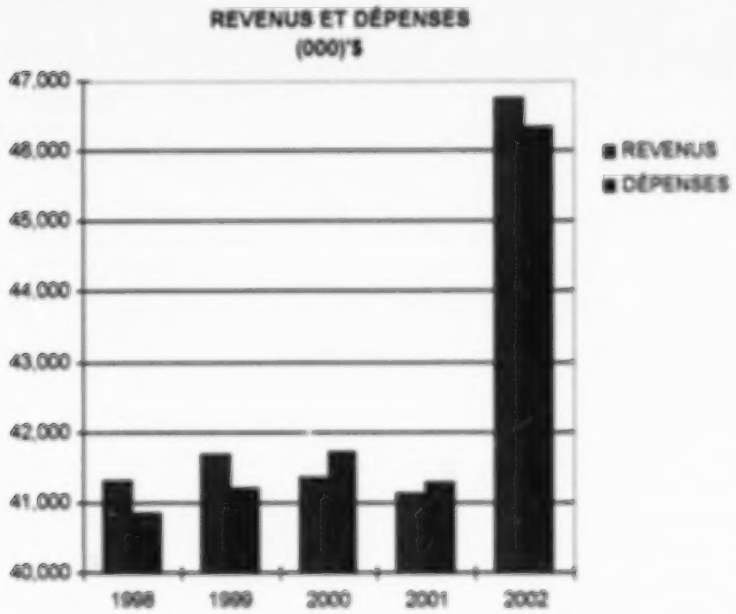
NOMBRE D'AFFECTATIONS



Le nombre de navires qui empruntent le fleuve Saint-Laurent a une incidence directe sur le nombre d'affectations des pilotes.

Les revenus et les dépenses de bateaux-pilotes exploités par l'Administration ainsi que ceux à contrat sont également reliés au nombre de services offerts aux navires. Les dépenses administratives et les dépenses des centres d'affectation sont relativement fixes et le volume du trafic maritime n'a pas d'impact important sur ceux-ci.

FINANCEMENT



Au cours des années, l'Administration a subi des pertes et cumulé des déficits. Des efforts ont été faits pour mieux gérer les revenus et les dépenses. Ces efforts ont porté fruit et les résultats depuis l'année 1998 ont permis de réduire les emprunts bancaires.

Le déficit annuel de trésorerie jusqu'en 1995 était comblé par des crédits parlementaires. La Loi C-9 adoptée en 1998, modifiant la Loi sur le pilotage, ne permet plus les recours aux crédits parlementaires. Par conséquent, les déficits de trésorerie des années 1996 et 1997 ont été financés par des emprunts bancaires remboursables au cours des années à venir par l'Administration à même les fonds générés de son exploitation. En date du 31 décembre 2002, ces deux emprunts sont complètement remboursés. Les déficits des années 2000 et 2001 ont été financés par le fonds de roulement et les emprunts bancaires courants. Dans le cours normal de ses opérations, l'Administration utilise une marge de crédit commerciale d'au plus 2 100 000 $ tel qu'autorisé par le ministre des Finances. Une limite d'emprunt est également fixée par le gouvernement. Cette limite a été établie à 4 214 000 $.

Les revenus et dépenses de l'année 2002 montrent une très forte hausse qui est attribuable, en partie, à la comptabilisation en 2002 du règlement d'un litige qui portait sur les 5 dernières années.

L'emprunt hypothécaire contracté en 1996 pour financer l'achat d'un bateau-pilote a été renégocié en 2001. Le solde de ce prêt en date du 31 décembre 2002 est de 1 674 423 $. Le prêt vient à échéance en août 2008.

Un contrat de location pour une période de sept ans a été négocié pour l'utilisation d'un nouveau bateau-pilote qui a été mis en service au printemps 2001. On le voit ici en opération à Les Escoumins.

Orientation stratégique 2002

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Autosuffisance financière	
- variation des revenus	- suite aux travaux du comité de travail formé pour réviser le tarif afin de le simplifier et de faire refléter l'état actuel des opérations de pilotage, un nouveau règlement tarifaire a été publié en 2000 prévoyant des augmentations de 4,2 % et 4,1 % respectivement pour les années 2001 et 2002. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports en regard de ce règlement tarifaire. L'Office a accordé à l'Administration les augmentations demandées; - la Loi C-9 n'apporte pas les effets escomptés en matière d'autonomie financière, car il est impossible pour le gouvernement du Canada de rendre effectif les nouveaux tarifs 30 jours après leurs dates de publication tel que prévoit la loi. Les tarifs peuvent donc ne pas entrer en effet à la date prévue, privant ainsi l'Administration de revenus; - la hausse du trafic de 2,6 % a eu un impact positif sur le niveau des revenus; - au cours de l'année 2002, un nouveau règlement tarifaire a été publié. Ce règlement prévoyait une augmentation de 3,95 % à être effective le 1er janvier 2003. Des usagers ont soulevé des objections auprès de l'Office canadien des transports qui recommanda à l'Administration de mettre en place un tarif incorporant une augmentation de 2,50 %.
- gestion efficace des coûts	- les coûts du service de la dette sont moindres, conséquence directe du remboursement des emprunts relatifs au déficit des années 1996 et 1997; - les négociations du contrat de travail avec un des groupes d'employés se sont terminées en 2002, soit plus d'une année après la fin de ce contrat. Les coûts sont supérieurs à ce qui avait été planifié et découlent principalement d'une décision arbitrale relativement à la réévaluation de tâches des employés concernés;

Orientation stratégique 2002

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
	- le processus pour le renouvellement du contrat de travail avec les pilotes employés qui s'est terminé le 31 décembre 2001 n'est toujours pas terminé. Après des négociations non fructueuses, les parties s'en sont référées à un arbitre; - des négociations pour établir le taux d'augmentation à être effectif le 1er juillet 2002 avec l'un des groupes de pilotes à contrat ont eu lieu en 2002. Un arbitre est maintenant saisi du dossier. La décision devrait être connue vers le 15 mars 2003.
- mise à jour des méthodes de gestion, d'administration et d'exploitation	- un système informatique d'affectation, de facturation et de rémunération a été implanté en l'an 2000. Ce système a été une source de nombreux problèmes affectant l'efficacité générale. Le système a été stabilisé au cours de la deuxième moitié de l'année 2001. Ce système sera remplacé au cours de l'année 2003 par un système qui est actuellement utilisé par deux des Administrations de pilotage canadiennes.
Maximiser l'efficacité du système de pilotage	
- minimiser le taux d'événements maritimes	- en l'an 2002, les affectations sans incident ont représenté plus de 99 % de l'ensemble des affectations; - la formation continue des pilotes s'est poursuivie. Des cours avec simulateur sont disponibles; - des enquêtes sur les incidents sont conduites et des rapports sont soumis à la direction pour évaluation et prises de décisions.
- offrir le meilleur service de pilotage et répondre aux besoins des utilisateurs	- des consultations et de nombreux échanges ont eu lieu avec les utilisateurs au sujet de la qualité et l'efficacité du service rendu ainsi que sur l'information transmise.
- renouveller les immobilisations	- les installations d'embarquement situées à Québec ont été vendues au fournisseur du service de transbordement de pilotes.

Orientation stratégique 2002

OBJECTIFS	RÉALISATIONS
Moderniser le processus actuel de délivrance des certificats de pilotage	
- mettre en place le nouveau programme de formation	- la première phase du programme est actuellement en place, et des candidats ont entammé leur formation.
- acquérir un simulateur	- conjointement avec les intervenants concernés, l'Administration coordonne la mise en place d'un plan d'action pour l'acquisition d'un simulateur de navigation multifonctionnel.
Faire le suivi et mettre en place les recommandations du ministère des Transports	
- évaluer les besoins en matière de pilotage, les conditions qui y sont associées et les risques engendrés par les changements	- les différents intervenants ont décidé de débuter les travaux par l'étude concernant l'évaluation des besoins en matière de pilotage pour les navires canadiens. L'étude a été conduite en 2002 et un supplément d'information sera produit en 2003 avant d'adopter les recommandations.

Environnement économique

L'Administration exploite ses services dans un marché monopolistique très réglementé. En vertu de la Loi sur le pilotage, les navires sujets à certaines spécifications et naviguant sur les eaux du Saint-Laurent entre Les Escoumins et Saint-Lambert doivent utiliser les services de pilotage de l'Administration qui est le seul organisme autorisé à rendre ce service pour cette région. Plusieurs aspects de ce rôle monopolistique font que les méthodes d'exploitation et de gestion diffèrent de ce que l'on retrouve dans un milieu de libre concurrence.

LES TARIFS

Afin d'éviter les abus, le législateur a prévu des mécanismes pour l'établissement des tarifs de pilotage. Lorsque l'Administration doit changer ses tarifs, elle est tenue de les publier dans la Gazette officielle du Canada, et les usagers ont un laps de temps pour contester. L'Office canadien des transports, un organisme indépendant, évaluera la requête des usagers et décidera de la forme d'enquête à entreprendre lors d'une contestation. L'Administration est tenue, en vertu de la loi, de respecter la décision rendue par l'Office canadien des transports. Le long processus de mise en application d'un nouveau tarif a parfois pour effet de priver l'Administration de certains revenus.

Dans l'éventualité d'une décision de l'Office national des transports non favorable à l'Administration, l'incidence financière du manque à gagner aura un impact direct sur les résultats d'exploitation. Une révision de l'ensemble des stratégies et objectifs planifiés afin de tenir compte d'une telle décision serait alors nécessaire au maintien de l'autosuffisance financière.

LES PILOTES

Les services de pilotage sont rendus par des pilotes représentés par des corporations de pilotes et avec lesquelles l'Administration négocie des ententes contractuelles. Seuls les pilotes du port de Montréal sont des employés de l'Administration. Selon la loi, les pilotes oeuvrant dans une circonscription donnée sont des pilotes contractuels ou des pilotes employés de l'Administration.

Les services de pilotage de chaque circonscription n'étant offerts que par un seul groupe, et la loi ne permettant pas la concurrence, l'Administration doit négocier avec des corporations de pilotes qui sont en position monopolistique. Toutefois, la Loi C-9 prévoit un mécanisme de résolution des différends qui pourraient survenir au cours du processus de négociation. Aucun arrêt de travail n'est permis en vertu de cette loi.

Les coûts reliés aux contrats de pilotage représentent environ 80 % des charges totales. Par conséquent, le résultat des négociations contractuelles a une incidence déterminante sur la gestion financière de l'Administration.

Environnement économique

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
		2002	%
1er	trimestre	3 471	18,1 %
2e	trimestre	4 547	23,7 %
3e	trimestre	5 036	26,3 %
4e	trimestre	6 105	31,9 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien
  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt
  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport
  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des États-Unis
  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

Environnement économique

LE TRAFIC MARITIME

Le trafic maritime a une incidence directe sur les résultats financiers et sur l'exploitation de l'Administration. Le trafic varie mensuellement au cours de l'année. Durant le premier trimestre de l'année, qui sont des mois d'hiver, le trafic et le nombre d'affectations sont au minimum. Les itinéraires des navires se terminent dans le port de Montréal, puisque la voie maritime du Saint-Laurent est fermée à la circulation. Le quatrième trimestre est la période la plus achalandée.

NOMBRE D'AFFECTATIONS PAR TRIMESTRE			
		2002	%
1er	trimestre	3 471	18,1 %
2e	trimestre	4 547	23,7 %
3e	trimestre	5 036	26,3 %
4e	trimestre	6 105	31,9 %

Puisque certaines charges sont, par nature, fixes, la variation du trafic est un facteur important dans la planification des entrées de fonds pour satisfaire aux obligations financières.

L'Administration n'a aucun contrôle sur le trafic, lequel est influencé par plusieurs facteurs dont voici les principaux :

- Les conditions climatiques
  Les variations de température plus clémente et les hivers plus rigoureux ont une influence sur les coûts et l'activité de pilotage.

- La valeur du dollar canadien
  La variation du taux de change est un facteur qui affecte le niveau des importations et des exportations et, du même souffle, l'activité maritime.

- L'inflation et le taux d'intérêt
  Ces deux facteurs économiques ont un impact sur le prix des produits et sur le commerce international dont le trafic maritime est tributaire.

- La concurrence des autres modes de transport
  Le coût du transport et la rapidité sont des facteurs importants pour les utilisateurs et les autres moyens de transport sont compétitifs à ces égards.

- La concurrence des États-Unis
  Le coût des services de pilotage n'est qu'un des coûts que doivent encourir les transporteurs. Les ports de la côte Est des États-Unis livrent une vive concurrence au couloir du Saint-Laurent.

Perspective 2003

Au cours de l'année 2003, la négociation des contrats de pilotage nécessitera beaucoup d'efforts et de temps. L'enjeu de ces négociations est très important sur la santé financière de l'Administration, qui demeure une préoccupation et un défi constant.

Certaines des recommandations émises par le ministère des Transports seront réalisées en 2003, tout en maintenant un niveau de sécurité élevé.

SYSTÈME INFORMATIQUE

L'Administration a mis beaucoup d'efforts et de ressources dans le maintien de son système informatique actuel d'affectation et de facturation des services de pilotage. Afin de continuer à maintenir un service de qualité et pouvoir améliorer ce dernier tout en minimisant les coûts au maximum, un nouveau système sera implanté en 2003. Ce système est déjà utilisé par deux des Administrations de pilotage canadiennes.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration prévoit terminer l'année 2003 avec un léger profit. Il faudra cependant demeurer vigilant, car en tenant compte du bas niveau du trafic des dernières années, des déboursés pour l'acquisition d'immobilisations et des deux décisions arbitrales à venir (contrat avec les pilotes du port de Montréal et avec les Pilotes du Saint-Laurent central inc.), l'Administration pourrait terminer l'an 2003 avec un déficit du fonds de trésorerie qui sera financé par emprunt bancaire.

Un nouveau tarif des droits de pilotage comprenant une augmentation de 2,5 % est entré en vigueur le 1er janvier 2003. Alors que l'Administration demandait une augmentation de 3,95 %, l'Office canadien des transports n'a autorisé que 2,5 % ayant pour effet de créer un manque à gagner de plus de 550 000 $. Les augmentations des années futures seront déterminées au cours des prochains mois et suivront le processus prévu par la loi.

ADMINISTRATION ET EXPLOITATION

Au cours des récentes années, l'Administration a géré ses ressources efficacement tout en maintenant la qualité des services et un haut niveau de satisfaction de sa clientèle. Le plan d'entreprise prévoit poursuivre dans la même direction afin de conserver les acquis et atteindre de plus hauts sommets. Le taux de roulement du personnel permanent est négligeable permettant ainsi de conserver le savoir-faire de ce personnel au sein de l'Administration.

Le contrat avec les pilotes employés oeuvrant dans le port de Montréal s'est terminé le 31 décembre 2001. Des négociations ont eu lieu en 2001. Le processus se poursuit actuellement en présence d'un arbitre. Quand au contrat avec les Pilotes du Saint-Laurent central inc., des négociations et des séances d'arbitrage ont eu lieu en 2002 et 2003 afin de déterminer le pourcentage

Perspective 2003

d'augmentation à être effectif à compter du 1er juillet 2002. La décision de l'arbitre est attendue vers le 15 mars 2003.

Les contrats de service de pilotage avec les Pilotes du Saint-Laurent central inc. et avec la Corporation de pilotes du Bas Saint-Laurent prennent fin respectivement le 30 juin 2003 et le 31 décembre 2003. Le processus de négocations de ces contrats aura donc lieu au cours de l'année 2003 afin de les renouveler.

INTERNET

RÉSEAU INTERNET	**apl@apl.gc.ca**
	Afin de mieux servir la clientèle, l'Administration peut être rejointe par le réseau Internet. Il est prévu la mise en place d'un site web lorsque l'Administration aura les ressources financières à son implantation. Ce site sera une source d'information pour l'utilisateur et le public en général. www.pilotagestlaurent.gc.ca

Rétrospective économique

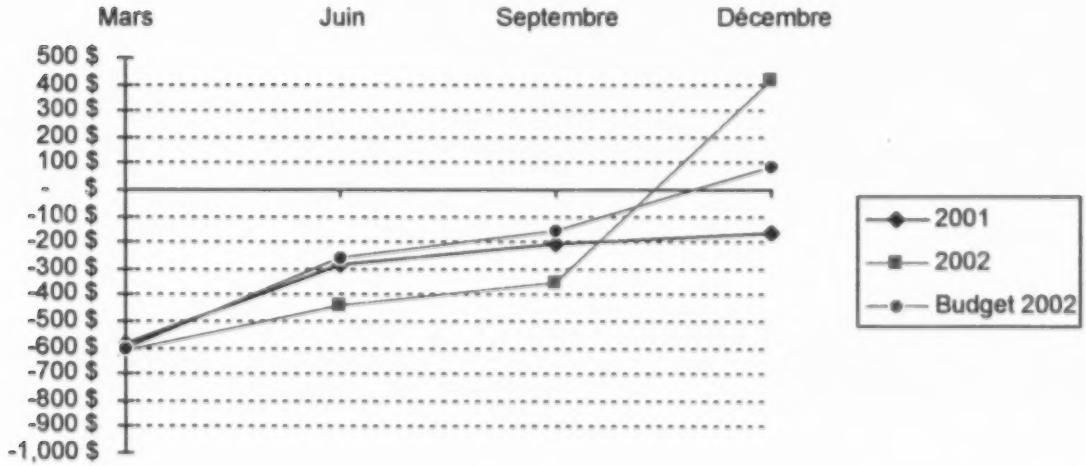
Cette analyse a pour but de permettre une meilleure compréhension des états financiers qui sont présentés dans les pages suivantes, de fournir des explications relativement aux variations entre les années, et de faire une corrélation avec les budgets qui étaient prévus à l'égard de l'année 2002.

SURVOL FINANCIER

Au cours de l'année 2002, l'Administration a enregistré un profit net de 411 597 $, comparativement à une perte nette de 160 075 $ pour 2001, soit une variation favorable de 571 672 $. Quant au budget de 2002, il prévoyait un profit net de 89 000 $. Des efforts ont été faits afin d'accroître les revenus, et également afin de réduire et/ou de maintenir le niveau des dépenses. Les résultats obtenus en 2002 ont permis à l'Administration d'atteindre l'autonomie financière principalement due au report dans le recrutement d'apprentis pilotes.

Le solde des emprunts bancaires a été réduit, car les remboursements se sont effectués à même les fonds générés par l'exploitation de la société. L'emprunt pour le financement du déficit de l'année 1996 a été complètement remboursé en 2002.

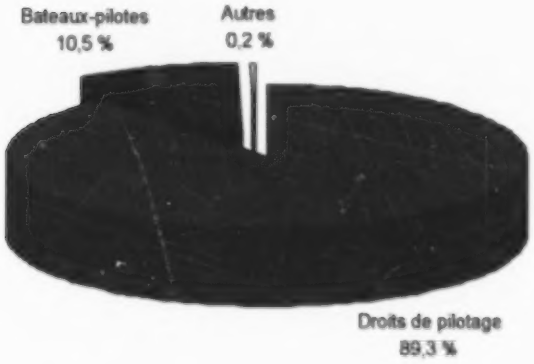
État comparatif des résultats au 31 décembre 2002
($000)



Rétrospective économique

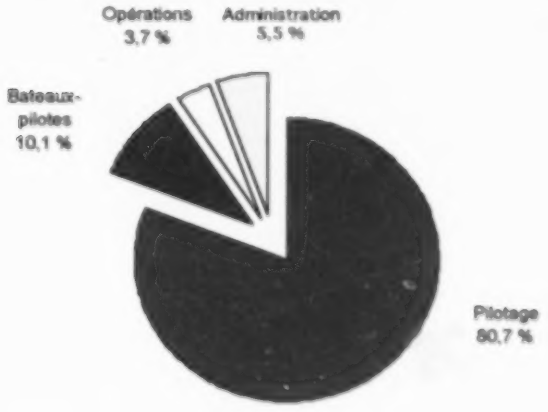
Les revenus se composent principalement de droits de pilotage à l'égard des services de pilotes et de bateaux-pilotes. Un nouveau tarif de droits de pilotage, prévoyant une augmentation de 4,1 %, est entrée en vigueur le 1er janvier 2002. Le trafic maritime a augmenté de 2,6 % en 2002 comparativement à l'année précédente. Les dimensions moyennes des navires ainsi que les tirants d'eau moyens sont sensiblement les mêmes qu'en 2001. Suite à une décision de la cour fédérale, une somme de près de 2,0 millions a été comptabilisée au cours de l'année 2002 pour des services relatifs aux années 1998 à 2002 rendus sur certains navires. Tous ces facteurs combinés ont eu pour effet d'augmenter les revenus de l'ordre de 5 619 466 $.

REVENUS 2002



Les revenus relatifs aux services de bateaux-pilotes sont également influencés par le trafic ainsi que par les augmentations des montants facturés aux usagers. Ces revenus représentent le coût du service rendu par l'Administration avec ses bateaux-pilotes ainsi que le coût des services contractés auprès des entreprises privées, plus les frais d'administration relatifs à ces services.

DÉPENSES 2002



La majorité des dépenses de l'Administration se composent des honoraires, des traitements et des prestations des pilotes. Tout comme les revenus, ces dépenses sont directement influencées par le trafic maritime, la dimension des navires et leur tirant d'eau.

Les dépenses administratives comprennent en 2002 une somme de l'ordre de 200 000 $ pour la conduite de la première étude de risques en matière de pilotage.

Etat comparatif et statistiques

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE (en milliers de dollars)

	2002	2001	2000	1999	1998
Revenus					
Droits de pilotage	**41 747 $**	36 379 $	36 479 $	36 814 $	36 298 $
Bateaux-pilotes	**4 900**	4 691	4 675	4 833	4 932
Autres	**87**	45	193	42	81
TOTAL	**46 734**	41 115	41 347	41 689	41 311
Dépenses					
Honoraires, traitements et prestations des pilotes	**37 380**	32 973	33 741	33 566	33 086
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 674**	4 377	4 392	4 285	4 479
Opération et administration	**4 268**	3 925	3 584	3 362	3 282
TOTAL	**46 322**	41 275	41 717	41 213	40 847
Profit (perte) net	**412 $**	(160)$	(370)$	476 $	464 $
Fonds de roulement	**(1 829)$**	(2 243)$	(3 761)$	(1 202)$	(664)$
Ressources humaines					
Direction	**3**	3	3	3	3
Administration	**11**	12	12	12	10
Affectations	**18**	18	18	17	17
Employés de navire	**12**	12	12	12	12
Pilotes employés	**9**	9	8	8	8
Pilotes entrepreneurs (brevets actifs – années personnes)	**164**	168	165	168	166
Statistiques					
Nombre d'affectations	**19 149**	18 655	20 713	21 654	22 018
Nombre d'évènements maritimes*	**31**	22	26	22	29
Détenteurs de certificats de pilotage	**7**	7	7	7	6

*Compilation de tous les évènements maritimes rapportés avec ou sans dommages

La sécurité et les événements maritimes

La sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Ce dernier doit être efficace et économique tout en répondant aux besoins des utilisateurs.

Au cours de 2002, aucun accident majeur causé par une défaillance du système de pilotage n'a été déploré. Certains événements maritimes tels qu'abordage de quai ou d'autres équipements portuaires ont été rapportés et consignés. Le nombre d'événements représente moins de 1 % de l'ensemble des missions de pilotage durant l'année. La compétence des pilotes, le programme de formation continue et la qualité des équipements sont tributaires de l'efficacité, de la qualité et du degré d'excellence de la sécurité maritime dont nous sommes fiers.

ÉVÉNEMENTS	2002	2001
Talonnage	**3**	0
Abordage avec la berge	**0**	0
Abordage avec des équipements portuaires	**3**	1
Abordage avec le quai	**10**	7
Abordage avec un navire	**0**	2
Abordage avec un pont	**1**	2
Abordage avec une bouée	**0**	2
Échouement	**11**	5
Autres	**3**	3
Total	**31**	22

L'administration

L'Administration de pilotage des Laurentides a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage, Statuts du Canada 1970-71-72, chapitre 52.

L'Administration de pilotage des Laurentides a le mandat d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et eaux limitrophes au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud du cap d'Espoir.

Pour atteindre ses objectifs, des règlements généraux ont été promulgués par l'Administration, principalement en rapport à :

1. l'établissement des zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs de droit de pilotage.

De plus, tous les règlements déjà établis sont modifiés occasionnellement pour les adapter aux nouvelles circonstances et à l'évolution des services qu'elle se doit de rendre.

L'Administration de pilotage des Laurentides doit aussi prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables et suffisants pour lui permettre le financement autonome de son exploitation.

Conseil d'administration, secrétariat corporatif et direction

Conseil d'administration

Gilles Champagne
Président du conseil
4e à gauche sur la photo

Jean-Louis Dufour
Pilote
Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
1er à gauche sur la photo

Capt. Rosaire Desgagnés
Directeur de l'armement
Groupe Desgagnés inc.
2e à gauche sur la photo

Anne Carrier
Présidente
Anne Carrier Architectes
3e à gauche sur la photo

Daniel Falaise
Directeur
Développement de marchés
Logistec Arrimage inc.
5e à gauche sur la photo

Gilles Denis
Pilote
Pilote du St-Laurent central inc.
6e à gauche sur la photo

Clément Gaudreau
Lieutenant colonel
Retraité
7e à gauche sur la photo

Secrétariat corporatif et direction

Jean-Claude Richard
Premier dirigeant

Yvon Martel
Trésorier

Clément Deschênes
Directeur à l'exploitation

Guy P. Major, LL.L.
Secrétaire corporatif

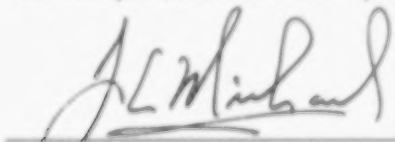
EXPOSÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration est chargée de s'acquitter des fonctions que le conseil d'administration lui confie. Ces dernières comprennent la préparation du rapport annuel et la production de son contenu, notamment les états financiers. Les états financiers ont été établis en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada, lesquels ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent. Ces états contiennent également des estimations fondées sur le bon jugement des membres de la direction et sur l'expérience qu'ils ont acquise.

La direction veille à la tenue de livres et de registres ainsi qu'à l'utilisation de contrôles financiers, de contrôles de gestion, de systèmes d'information connexes et de méthodes de gestion conçus pour lui permettre d'obtenir l'assurance raisonnable qu'il y a production, en temps opportun, d'information financière fiable et précise, qu'il y a protection et contrôle des actifs, qu'il y a respect, au niveau de ses opérations, de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et de ses règlements, de la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et des règlements administratifs de l'Administration ainsi que de toute directive qui lui est donnée, qu'il y a gestion économique et efficiente de ses ressources et que ses activités sont menées de manière efficace.

Le vérificateur général du Canada effectue, en toute indépendance et en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues du Canada, la vérification des états financiers de l'Administration.

Le conseil d'administration veille à ce que les membres de la direction assument leurs responsabilités en ce qui a trait à la communication de l'information financière et aux contrôles internes, ce qu'il fait par l'intermédiaire du comité de vérification, formé de trois administrateurs qui ne sont pas employés par l'Administration. Le comité s'acquitte des tâches que lui confie le conseil d'administration et a des rencontres régulières avec la direction et le vérificateur général du Canada. Ce dernier peut communiquer avec le comité chaque fois qu'il le juge utile.



Jean-Claude Michaud
Premier dirigeant

Yvon Martel
Trésorier

Montréal, Québec
Le 14 février 2003

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Laurentides au 31 décembre 2002 et les états des résultats et du déficit et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilite consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2002 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Francine Deneault-Bissonnette

Francine Deneault-Bissonnette, CA
Directrice principale

Montréal, Canada
Le 14 février 2003

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Bilan
au 31 décembre 2002

	2002	2001
Actif		
À court terme		
Débiteurs	**8 200 349 $**	6 196 492 $
	8 200 349	6 196 492
À long terme		
Compte en fidéicommis – éventualité (note 6 b)	**--**	916 897
Immobilisations (note 4)	**2 477 043**	2 685 863
	2 477 043	3 602 760
Total de l'actif	**10 677 392 $**	9 799 252 $
Passif		
À court terme		
Dette bancaire	**1 849 596 $**	1 246 609 $
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins de un an (note 5)	**149 566**	432 000
Créditeurs	**8 029 788**	6 760 517
	10 028 950	8 439 126
À long terme		
Passif relié à une éventualité (note 6 b)	**--**	916 897
Provision pour prestations de cessation d'emploi	**760 030**	817 005
Emprunts bancaires (note 5)	**1 524 857**	1 674 266
	2 284 887	3 408 168
Total du passif	**12 313 837**	11 847 294
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**2 479 154**	2 479 154
Déficit accumulé	**(4 115 599)**	(4 527 196)
	(1 636 445)	(2 048 042)
Total du passif et de l'avoir du Canada	**10 677 392 $**	9 799 252 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

Approuvé par l'Administration :

Le premier dirigeant,
JEAN-CLAUDE MICHAUD

Un membre,
CLÉMENT GAUDREAU

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des résultats et du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2002

	2002	2001
Revenus		
Droit de pilotage (note 6 b)	**46 647 184 $**	41 069 115 $
Intérêts et autres revenus	**87 005**	45 608
	46 734 189	41 114 723
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages des pilotes (note 6 b)	**37 379 637**	32 972 636
Coût d'exploitation des bateaux-pilotes (note 5)	**4 674 311**	4 376 711
Salaires et avantages du personnel	**2 347 545**	2 302 056
Services professionnels et spéciaux	**979 892**	696 510
Loyers	**229 772**	228 791
Services publics, fournitures et approvisionnements	**120 364**	94 428
Transports, déplacements et frais d'accueil	**88 957**	106 228
Communications	**65 418**	68 493
Frais financiers	**58 645**	123 153
Entretien	**25 966**	42 784
Autres dépenses	**352 085**	263 008
	46 322 592	41 274 798
Profit (perte) net pour l'exercice	**411 597**	(160 075)
Déficit accumulé au début de l'exercice	**(4 527 196)**	(4 367 121)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	**(4 115 599)$**	(4 527 196)$

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2002

	2002	2001
Activités d'exploitation		
Profit (perte) net pour l'exercice	**411 597 $**	(160 075)$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	**476 737**	433 055
Diminution de la provision pour prestations de cessation d'emploi	**(56 975)**	(24 217)
	831 359	248 763
Diminution (augmentation) des débiteurs	**(2 003 857)**	1 166 259
Augmentation (diminution) des créditeurs	**1 269 271**	(558 557)
	96 773	856 465
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**(267 917)**	(113 290)
Activités de financement		
Remboursement des emprunts bancaires	**(431 843)**	(718 335)
Dette bancaire		
Diminution (augmentation) de l'exercice	**(602 987)**	24 840
Solde au début de l'exercice	**(1 246 609)**	(1 271 449)
Solde à la fin de l'exercice	**(1 849 596)$**	(1 246 609)$
Information supplémentaire		
Intérêts payés	**166 924 $**	246 201 $

Les notes afférentes aux états financiers en font partie intégrante.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 2002

1. Statut et activités

L'Administration de pilotage des Laurentides, constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans certaines eaux canadiennes sises dans la province de Québec et certaines eaux limitrophes. La loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et tenir compte du fait que l'Administration devra en tirer un revenu qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, sera suffisant pour s'autofinancer. En vertu de la nouvelle *Loi maritime du Canada* sanctionnée le 11 juin 1998 et qui a pour effet de modifier la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a plus recours aux crédits parlementaires.

L'Administration est une société d'État inscrite à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'Administration n'est pas mandataire de sa Majesté et elle est exemptée de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

Les états financiers de l'Administration de pilotage des Laurentides ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables adoptées pour la préparation des états financiers sont résumées ci-dessous.

Immobilisations

Les immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration furent comptabilisées à la valeur qui leur a alors été attribuée. Les immobilisations achetées par la suite par l'Administration sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé d'après la méthode de l'amortissement linéaire, à des taux établis selon la durée estimative d'utilisation des biens.

Les durées utiles prévues pour chacune des principales catégories d'immobilisations pour le calcul de l'amortissement sont les suivantes :

Bâtiments	10 ans et 20 ans
Bateaux-pilotes	10 ans et 15 ans
Mobilier et agencement	10 ans
Matériel de communication	5 ans
Matériel informatique	3 ans et 5 ans
Installations d'embarquement	15 ans et 20 ans
Améliorations à un quai	15 ans

Capital d'apport

La valeur attribuée aux immobilisations obtenues du Canada lors de la constitution de l'Administration et le coût net des immobilisations qui ont été financées par crédits parlementaires sont comptabilisés à titre de capital d'apport.

Régime de retraite

Tous les employés participent au régime de pension de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les employés et l'Administration partagent le coût du régime. Cette cotisation représente le total des obligations de l'Administration. Les cotisations, pour services courants et pour services passés admissibles, sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les paiements sont effectués. Le mode de paiement des contributions pour services passés est déterminé en fonction des conditions de rachat en vigueur, généralement sur le nombre d'années de service qu'il reste aux employés avant leur retraite. La charge de retraite de l'exercice de l'Administration est de 413 899 $ (371 674 $ en 2001). La cotisation versée par les employés est de 156 335 $ (145 116 $ en 2001).

D'après les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la Fonction publique.

Autres avantages sociaux futurs

L'Administration est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. À la cessation de l'emploi, les employés ont droit à des prestations déterminées conformément aux conditions d'emploi. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et passifs présentés et sur la présentation d'actifs et de passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Juste valeur des instruments financiers

Les opérations reliées aux débiteurs et aux créditeurs sont effectuées dans le cours normal des affaires. La valeur aux livres de chacun de ces postes se rapproche de leur juste valeur, car leur échéance est à court terme. Il n'y a pas de concentration des débiteurs. Par conséquent, le risque de crédit est faible.

Au 31 décembre 2002, la juste valeur des emprunts bancaires est estimée à 1 756 082 $ (2 136 723 $ au 31 décembre 2001), alors que la valeur aux livres est de 1 674 423 $ (2 106 266 $ au 31 décembre 2001). L'estimé est fondé sur l'actualisation des versements futurs en capital au taux d'intérêt consenti pour des emprunts similaires.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

Notes afférentes aux états financiers (suite)
du 31 décembre 2002

4. Immobilisations

	2002			2001		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Terrains	**9 300 $**	**-- $**	**9 300 $**	9 300 $	-- $	9 300 $
Bâtiments	**128 852**	**55 231**	**73 621**	127 394	49 249	78 145
Bateaux-pilotes	**2 990 196**	**1 646 962**	**1 343 234**	2 990 196	1 483 190	1 507 006
Mobilier et agencement	**170 480**	**134 964**	**35 516**	155 214	128 364	26 850
Matériel de communication	**65 489**	**47 939**	**17 550**	111 739	85 320	26 419
Matériel informatique	**1 175 568**	**631 344**	**544 224**	931 724	469 877	461 847
Installations d'embarquement	**91 285**	**91 285**	**--**	303 344	245 445	57 899
Améliorations à un quai	**1 090 318**	**636 720**	**453 598**	1 090 318	571 921	518 397
	5 721 488 $	**3 244 445 $**	**2 477 043 $**	5 719 229 $	3 033 366 $	2 685 863 $

L'amortissement pour l'exercice est de 476 737 $ (433 055 $ en 2001).

5. Emprunts bancaires

	2002	2001
Emprunt pour financer l'acquisition d'un bateau-pilote échéant en 2008, portant intérêt au taux de 6,54 % dont les remboursements de capital sont calculés sur une base d'amortissement de 10 ans, garanti par une hypothèque maritime de premier rang sur un bateau-pilote d'une valeur nette comptable de 1 279 293 $.	**1 674 423 $**	1 814 419 $
Emprunt pour financer le déficit de trésorerie de l'exercice 1996 échéant en 2002 et portant intérêt au taux de 7,10 %.	**--**	291 847
	1 674 423	2 106 266
Moins : tranche échéant à moins de un an	**149 566**	432 000
	1 524 857 $	1 674 266 $

Au 31 décembre, les versements sur le capital de ces emprunts au cours des prochains exercices s'établissent comme suit :

2002	--	432 000
2003	**149 566**	149 409
2004	**159 478**	159 478
2005	**170 227**	170 227
2006	**181 699**	181 699
2007 et 2008	**1 013 453**	1 013 453
	1 674 423 $	2 106 266 $

Les frais d'intérêts de 113 183 $ (132 584 $ en 2001) afférents à l'emprunt bancaire pour le financement d'un bateau-pilote sont comptabilisés au poste «Coût d'exploitation des bateaux-pilotes ».

6. Éventualités

a) Dans le cours normal de ses activités, l'Administration est requérante ou défenderesse ou mise en cause dans des réclamations ou poursuites en justice. La direction estime que ces actions n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.

b) Dans le cadre de l'une de ces poursuites, l'un des fournisseurs du service de pilotage a contesté l'application du règlement sur le pilotage en matière de double pilotage sur certains types de navires. La réclamation des honoraires des pilotes portait sur les cinq derniers exercices. Une décision favorable au fournisseur a été rendue par la cour fédérale en 2002. L'Administration a donc reçu en 2002 des revenus d'environ 1 991 000 $ et payé des dépenses d'environ 1 978 000 $ et enlevé du bilan le compte en fidéicommis et le passif reliés à une éventualité de l'an dernier.

c) Dans une nouvelle cause, l'Administration a fait parvenir récemment à l'un de ses clients une réclamation pour des droits de pilotage en vertu de l'article 44 de la *Loi sur le pilotage*. Alors qu'un navire était assujetti au pilotage obligatoire, il a poursuivi sa route sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un titulaire de certificat de pilotage. D'une part, l'Administration réclame des revenus de pilotage de l'ordre de 1 600 000 $ (excluant les taxes) pour une période de 15 ans. Cette réclamation pourrait éventuellement être réduite à environ 400 000 $ si la Cour décide que la période de prescription est de trois ans. D'autre part, les fournisseurs du service peuvent réclamer à l'Administration des honoraires de pilotage dans une telle circonstance tel que spécifié dans les contrats. Il existe cependant une incertitude quant aux montants qu'ils pourraient exiger de l'Administration. L'issue finale de cette situation ne peut être déterminée pour le moment. La direction est d'avis que l'Administration ne subira pas de pertes importantes. Les effets sur les droits de pilotage et sur les honoraires des pilotes seront pris en compte dans l'exercice au cours duquel cette situation sera réglée.

7. Engagements

Les engagements minimums exigibles en vertu d'un contrat de location-exploitation pour la location de locaux sont les suivants :

2003	185 251 $
2004	30 875
	216 126 $

Au cours de l'exercice 2000, l'Administration a signé un contrat pour la location d'un bateau-pilote qui a été livré au printemps 2001. Le contrat de location est d'une durée de sept ans, de mai 2001 à avril 2008. Les mensualités sont de 29 121 $. Les engagements minimums exigibles en vertu de ce contrat sont les suivants :

2003	349 455 $
2004	349 455
2005	349 455
2006	349 455
2007 et 2008	465 940
	1 863 760 $

8. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée en termes de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.